MAGYAR SZÁRNYAK

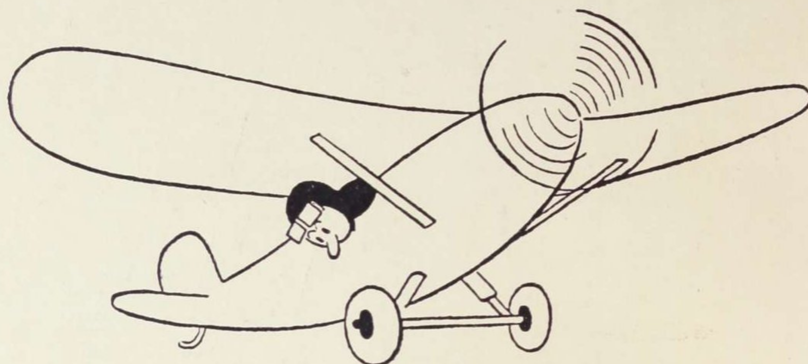
SZERKESZTIK

A M. KIR. LÉGÜGYI HIVATAL IRÁNYITÁSÁVAL



1939. 5. SZ. MÁJUS HÓ

ÁRA 50 FILLÉR





És mit láttam Afrikában?...

TARTALOM:

SOMMAIRE:

Címlapunkat *vitéz melléthei és horkai Barna Kornél* rajzolta.



SZINHÁZI ÉS FILMSZINHÁZI KALAUZ

Rövidítések: T = Telefon. — E = Előadás kezdete. — J = Jegyelővételi pénztár nyitva van.

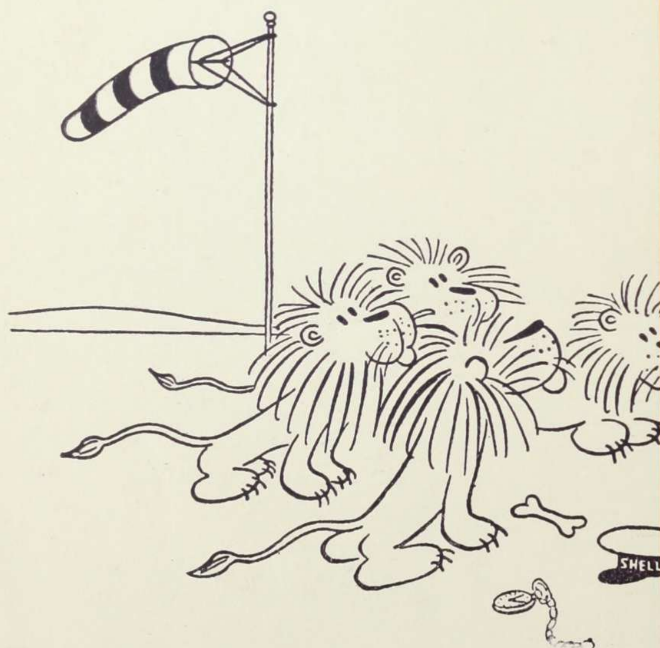
SZINHÁZAK:

M. Kir. Operaház, VI., Andrássy-út 22. T 122-249. E. 3 és $^1/_2$8. J 9—1 és 3—5. — **Nemzeti Színház,** VIII., Rákóczi-út 37. T 140-520. E $^1/_2$4 és $^1/_2$8. J 9—1 és 3—5. — **Nemzeti Színház Kamaraszínháza,** VI., Andrássy-út 69. T 112-011. E 4 és 8. J 9—1 és 5—előad. kezd. — **Belvárosi Színház,** IV., Petőfi Sándor-utca 8. T 188-407. E 4 és 8. J 10—1 és 3—8. — **Andrássy Színház,** VI., Paulay Ede-utca 35. T 129-598. E $^1/_2$4 és 8. J 10—1 és 4—előad. kezd. — **Vigszínház,** V., Szent István-körút 12. T 115-344. E $^1/_2$4 és 8. J 9—1 és 3—7. — **Magyar Színház,** VII., Wesselényi-utca 62. T 133-833. E $^1/_2$4 és 8. J reggel 9—este 10. — **Royal Színház,** VII., Erzsébet-körút 31. T 142-728. E. 4 és $^1/_2$9. J 10—1 és 4—8. — **Városi Színház,** VIII., Tisza Kálmán-tér. T 115-344. E 4 és 8. J 10—1 és 4—$^1/_2$6. — **Pesti Színház,** VI., Révay-utca 16. T 115-438. E 4 és 8. J 10—1 és 3—8. — **Terézkörúti Színpad,** VI., Teréz-körút 46. T 120-817. E 5 és $^1/_4$10. J 10—1 és 4—8. — **Pódium Kabaré,** V., Mérleg-utca 2. T 186-031. E $^1/_2$5 és $^1/_4$10. J 10—1 és 4—9. — **Komédia,** VI., Jókai-tér 10. T 118-020. E $^1/_2$5 és $^1/_2$9. J 10—1 és 4—8. — **Erzsébetvárosi Színház,** XIV., Aréna-út 31. T 132-890. E $^1/_2$6 és $^1/_2$9, vasárnap 4, 6 és 9-kor is. — **Józsefvárosi Színház,** VIII., Kálvária-tér 6. T 133-477. E $^1/_2$6 és $^1/_2$9, vasárnap 4, 6 és 9-kor is.

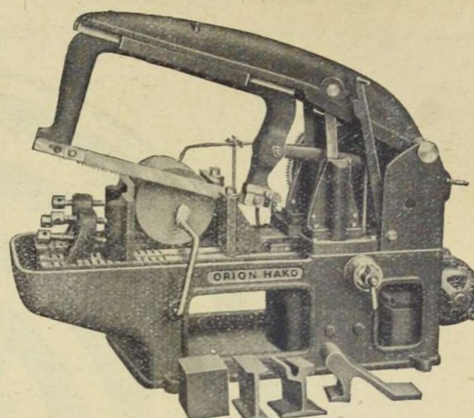


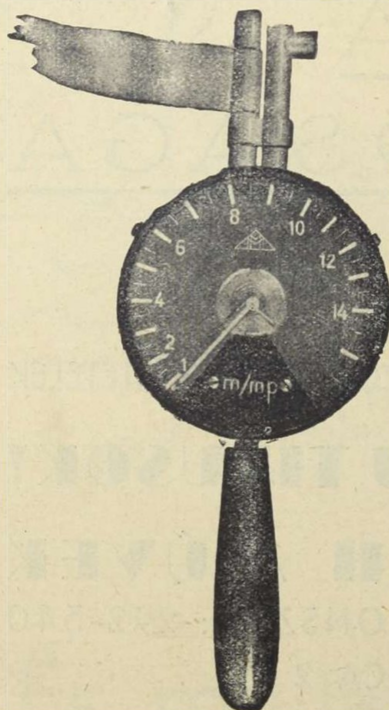
FILMSZINHÁZAK:

Belvárosi mozgó, IV., Irányi-utca 21. E 4, 6, 8 és 10, vasár- és ünnepnap $^1/_2$11, 12 és 3-tól 10-ig folytatólagosan minden órában. — **City filmpalota,** V., Vilmos császár-út 36. T 111-140. E $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, szombat és vas. $^3/_4$4-kor is. — **Broadway filmszínház,** VII., Károly király-út 3. T 144-212. E 11, $^1/_2$2, $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^1/_2$8 és $^1/_2$10. — **Décsi filmszínház,** VI., Teréz-körút 28. T 125-952 és 121-343. E 6, 8 és 10, szombat és vas. 4-kor is. — **Forum filmszínház,** IV., Kossuth Lajos-utca 18. T 189-543 és 189-707. E $^1/_4$6, $^1/_2$8 és $^3/_4$10, szombat és vas. $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^3/_4$8 és 10. — **Kamara filmszínház,** VII., Dohány-utca és Nyár-utca sarok. T 144-027. E 6, 8 és 10, szombat és vas. 4-kor is. — **Kultur filmszínház,** IX., Kinizsi-utca 16. T 386-193. E. 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10, vas. $^3/_4$2, $^3/_4$4, $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10. — **Lloyd filmszínház,** V., Hollán-utca 7. T 111-994. E 4, 6, 8, 10, vas. 2-kor is. — **Palace filmszínház,** VII., Erzsébet-krt 8. T 136-523. E 11, 2, $^1/_2$5 és $^1/_2$10 mindennap. — **Radius filmpalota,** VI., Nagymező-utca 22. T 120-564. E $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, szombat és $^3/_4$4-kor is. — **Royal Apolló,** VII., Erzsébet-körút 45. T 141-902 és 342-946. E $^1/_4$6, $^1/_2$8 és $^3/_4$10, szombat, vas. és ünn. 4, 6, 8 és 10. — **Savoy filmszínház,** IX., Üllői-út 2., T 146-040. E $^1/_2$4, $^1/_2$6, $^1/_2$8 és $^1/_2$10, vas. $^1/_2$11 és $^1/_2$2-kor is. — **Tivoli filmszínház,** VI., Nagymező-utca 8. T 123-049. E $^1/_4$5, 7 és $^1/_2$10, szombaton $^3/_4$4, $^3/_4$6, $^3/_4$8 és $^3/_4$10, vasárnap 11 és $^3/_4$2-kor is. — **Uránia filmszínház,** VIII., Rákóczi-út 21. T 146-045. E 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10, szombat, vas. és ünn. $^3/_4$3, 5, $^1/_4$8 és $^1/_2$10.



És mit láttam


ORION HAKO


2
4
6
8
10
12
14
m/mp

II. ÉVF. 5. SZÁM

1939. MÁJUS

MAGYAR SZÁRNYAK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER. – SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VI., EÖTVÖS-UTCA 8. SZÁM. TELEFON: 12-48-48 ELŐFIZETÉSI ÁRA: EGY ÉVRE, AJÉNDÉKKAL EGYÜTT 10.– P, TANULÓKNAK, REPÜLŐEGYESÜLETI TAGOKNAK, AJÁNDÉK NÉLKÜL 6.– P, VÁLLALATOKNAK, JOGI SZEMÉLYEKNEK ÉVI 40.— P. POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CSEKK-SZÁMLA SZÁM: 29,830

AVIATIKAI FOLYÓIRAT

ORGANE MENSUELLE ILLUSTRÉ DE L'AVIATION

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

(ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT)

A Főméltóságú Kormányzói Pár
a „Magyar Szárnyak" első repülő filmmatinéján

Április 23-án nagy ünnepe volt az egész magyar repülésnek. Lapunk rendezte első repülő filmmatinéját a Forum-filmszínházban, amelyet a Főméltóságú Kormányzó Ur és a Főméltóságú Asszony megjelenésükkel tüntettek ki.

Pontosan 11 órakor érkezett a filmszínház elé a kormányzói pár gépkocsija. A magas vendégeket a m. kir. honvédelmi miniszter nevében vitéz Zách Emil altábornagy, a m. kir. Légierők parancsnoka nevében vitéz Bánfalvy István vezérkari alezredes, Szirmay Ala-



A Főméltóságú Ur érkezése.



A Főméltóságu Kormányzó Ur és a Főméltóságú Asszony kiséretükkel az ünnepségen.

dár vezérkari őrnagy, ezenkívül vitéz Horthy István miniszteri tanácsos, a MAeSz elnöke, dr. Ember Sándor orszgy. képviselő, a MAeSz társelnöke és a »Magyar Szárnyak« nevében Jánosy István főszerkesztő fogadták. A m. kir. Légierők tisztikara részéről jelen voltak nemes Modory József alezredes, vitéz Gyiressy Sándor alezredes, Barkász Emil alezredes, Póhly Elemér őrnagy, vitéz Ágostházy Emil őrnagy, Ojtozy Ernő őrnagy, vitéz Barna Kornél főhadnagy és számosan a honvéd tisztikar tagjai közül. A kultuszminiszter képviseletében dr. Szily Kálmán államtitkár, a kereskedelmi miniszter képviseletében dr. Ladomerszky Dezső légügyi főtanácsos voltak jelen s az Aero Szövetség részéről Kara Jenő ny. alezredes, a Szövetség ü. v. alelnöke is jelen volt. A főméltóságú pár fogadásánál sorfalat álltak a festői egyenruhába öltözött Gamma sportrepülők, a 13-as Ezermester cserkészrepülők és a MOVE repülők igen nagy számban.

*

Az ünnepség a Himnusz akkordjaival kezdődött, utána dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő mondott igen magas szárnyalású beszédet, amelynek során megvilágította a repülés jelentőségét és hangsúlyozta, hogy az elvesztett tenger helyett a magyar levegő birodalmát kell a magyar ifjúságnak meghódítania s fel kell vennie a versenyt minden tekintetben a nagy repülőnemzetekkel. Amikor a m. kir. Légierők dicsőséges északmagyarországi harcairól emlékezett meg, dörgő tapsvihar zúgott át a közönség sorain. A nagysikerű beszéd alatt a magas vendégeket a matiné közönsége lelkesen ünnepelte. A nagysikerű beszéd után egy repülőtér életét bemutató kultúrfilm aratott nagy tetszést. Utána vitéz Garamszeghy-Géczy Sándor, a Nemzeti Színház örökös tagja adta elő erre az alkalomra írt »Ifjú sasok« című versét megrázó erővel, nagy sikerrel. Néhányperces szünet után következett a »Felhők szerelmese« című szines repülőfilm, amely éppúgy, mint az egész műsor a főméltóságú vendégek legnagyobb megelégedését vívta ki.

A magas látogatók a repülőinduló hangjai mellett, a sportrepülők feszes sorfala között távoztak a matinéról. (sy)



Dr. Szegheő István:

Az észak-déli nagy transzkontinentális vonal: Helsinki-Varsó-Budapest-Velence-Róma.



Helsinki látképe.

1937. augusztusának utolsó napján ketten ültünk dr. *Istvánffy* Lászlóval, a Malert igazgatójával. Varsóba készültünk. Előttünk Európa légi térképe feküdt és a szemünk újra meg újra visszatért a nyugateurópai nagy légi központok pókhálószerü vonalszövevényeiről arra a fehér foltra, ami Bécstől keletre terült el. Budapestnek akkor már igen sűrű légiközlekedése volt, az összes vonalak azonban a szinte már tradicionálissá vált *Bécs—Budapest—Belgrád*-i vonalon haladtak és egy pillantás a térképre mindenkit meggyőzhetett, hogy egy észak-déli, keletközépeurópát átszelő vonal létesitésének szüksége most már parancsolóan lépett előtérbe.

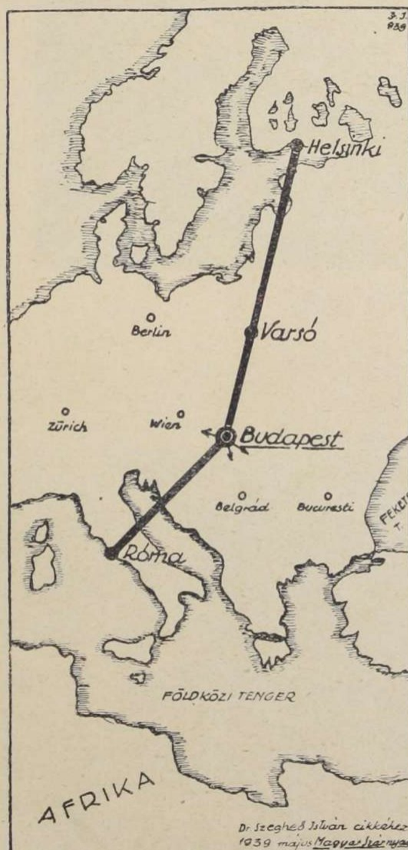
Igen, azt minden légiforgalmi szakember már régen tudta, hogy ennek a vonalnak jönni kell. De az akkori középeurópai viszonyok mellett a szóbajövő államok között olyan ellentétek voltak, hogy a vonal létesítésének megoldása évről-évre húzódott. Emellett itt volt a tőlünk nyugatra fekvő két nagy légi gócpont, Bécs és Prága, mindkettő arra törekedett, hogy ez a vonal ott vezessen át. A kérdés csak az volt: Prága, Bécs vagy pedig Budapest.

Ezen az augusztusi napon már sok munka, sok csendes, de annál szívósabb harc volt mögöttünk. Ma, amikor a régi álom valósággá vált, talán nem lesz érdektelen ezekről röviden beszélni.

Néhai miniszterelnökünk, *Gömbös* Gyula, a repülés nagy barátja, amikor 1934-ben *Lengyelországban* járt, már kezdeményező lépéseket tett a Budapest—Varsó vonal érdekében. Bár lengyel barátainkban meg volt a jóakarat, az akkori viszonyok között a vonal megszervezésére nem kerülhetett sor.

Ettől a pillanattól kezdve azonban a kérdést állandóan napirenden tartottuk. 1936. őszén megindultak a csehszlovák kormánnyal a közvetlen tárgyalások. Nekünk egy kivánságunk volt: Varsó felé.

Az 1937. januári berlini IATA (Légiforgalmi Vállalatok Nemzetközi Szövetsége) konferencián, majd a párizsi konferencián, ahol vitéz *Groschmid* elnökkel és *Istvánffy* igazgatóval képviseltük a Malert-ot, a vonalról az érdekelt vállalatok közt igen sok szó esett s megállapodtunk abban, hogy minden az államközi tárgyalásoktól függ. Ezek pedig most, ezen az augusztusi napon már annyira jutottak, hogy a vonal megnyitását hamarosan elérhettük s azért indultunk másnap útnak, hogy lengyel barátainkkal egyes részleteket tisztázzunk.



Az észak-déli nagy útvonal vázlata.

Erre az útunkra azért térek ki részletesebben, hogy jellemezzem, milyen volt akkor a légi összeköttetés Budapest és Varsó között.

Szeptember 1-én, reggel 7 óra 40 perckor indultunk a Malert zürichi járatával. Érkezés Bécsbe 8 óra 40 perckor, ott átszállottunk a 9 óra 55 perckor Prágába induló holland gépre, Prágába 11 óra 10 perckor értünk, ahol bőségesen maradt időnk a csehszlovák vállalat igazgatójával egyes kérdéseket megbeszélni, mert Varsó felé az Air France hetenként csak háromszor közlekedő gépe 12 óra 50 perckor indult s Varsóba 16 órakor érkezett.

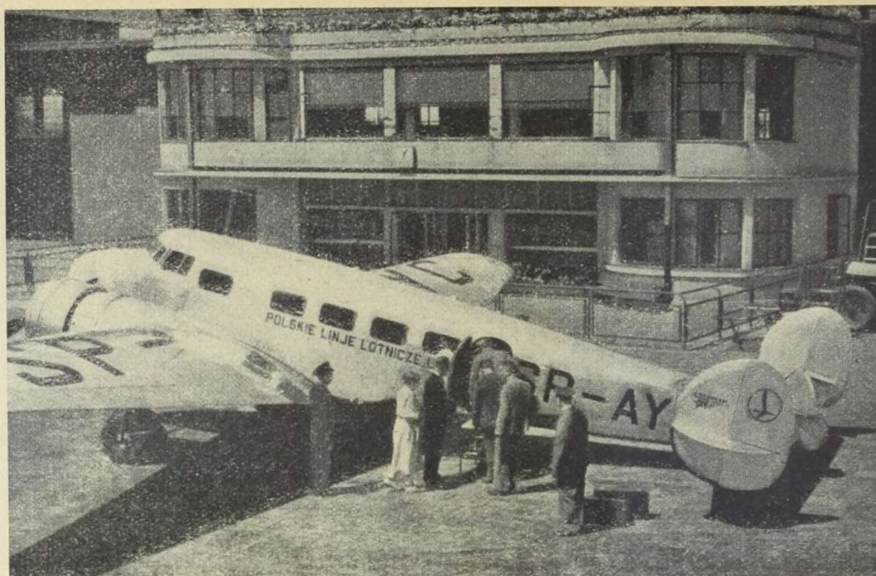
A visszautazás ugyanígy történt, francia és csehszlovák géppel, mert akkor már a csehszlovák gép Budapestig járt. Indultunk Varsóból 7 óra 20 perckor és a legjobb csatlakozások felhasználásával 13 óra 30 perckor értünk földet Budapesten, tehát a légi út 6 teljes órát vett igénybe.

Ezután már minden gyorsabban ment, 1938. tavaszán megtörtént a magyar-csehszlovák, ezt követően azonnal a magyar-lengyel államközi megállapodás. A *Magyar Szárnyak* első két számában megírtam a magyar-

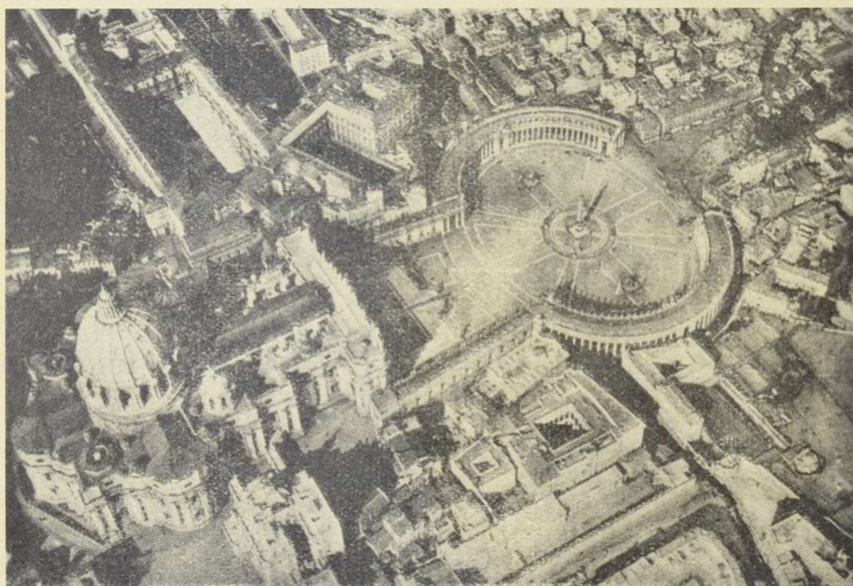
lengyel tárgyalások és az első próbaút történetét, amely felejthetetlen marad mindnyájunk számára, akik ezen részt vehettünk.

1938. tavaszán megindult Budapest és Varsó között a Malert rendszeres forgalma, amit a lengyel-csehszlovák megállapodás ratifikálása után szeptemberben a lengyel vállalat bekapcsolódása követett. A nagy vonal alapjai le voltak rakva, mert Varsón keresztül a közvetlen csatlakozás Helsinkiig már biztosítva volt.

A munka következő szakasza a déli csatlakozó vonal létesítése volt. Az őszi nagy események forgatagában a munkában egy kis szünet állott be, alig ültek el azonban a nagy történések hullámai, a tárgyalások ismét megindultak. A magyar Malert, a lengyel Lot, az olasz Ala Littoria



A varsói repülőtér.


A Szt. Péter-tér madártávlatból.

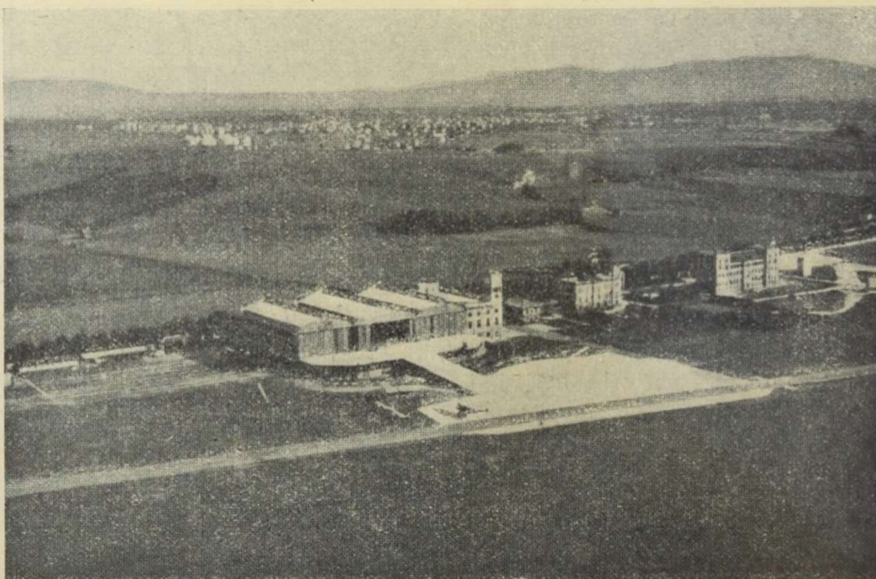
és Aviolinee Italiane összefogásából létrejött a nagy mű, a Helsinki—Varsó—Budapest—Velence—Róma-i nagy légi vonal.

Mit jelent ez a nagy, észak-déli átmenő vonal? Ezt néhány szóval könnyű megvilágítani.

Világközlekedési szempontból jelenti azt, hogy Észak egy napi járóföldre került a napsugaras Déltől, jelenti azt, hogy az utas, aki az Éjféli Nap országában reggelizett, vacsoráját Trajanus Forumával szemben fogyaszthatja el s nem sokkal többet utazik, mint mi 1937. szeptemberében Budapesttől Varsóig.

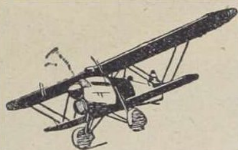
A vonal Budapesten csatlakozást nyujt minden irányba. A középeurópai világjáró, ha Észak csendjét kívánja meghajszolt idegeinek, vagy a rigai tengerpart puha homokján akarja kipihenni fáradalmait, órák alatt odajut. Ha pedig Dél forró napját, a hagyományos itáliai kék eget sóvárogja, annyi idő alatt ér álmai földjére, mintha a szomszédba, hétvégi kirándulásra menne.

Magyar szempontból mit jelent nekünk ez a vonal? Északon és délen barátainkkal kapcsol össze, finn testvéreinkkel, lengyel barátainkkal, a baráti olasz nemzettel. Ezeknél a nemzeteknél a magyarbarátság nem politikum, hanem a szívből fakad. Most egészen közel kerültünk egymáshoz, várjuk őket s hisszük, hogy sokan fogják országunkat felkeresni és tőlünk is sokan fogják ezeket a


A római repülőtér.

gyönyörü országokat felkeresni. Aki teheti, annak már csak a vonal végigrepülése is oly élményt nyujt, amit életében soha el nem felejt. Indulni az Ezer-tó országából végig a Balti-öböl aranyló homokpartjai felett, látni Varsó régi városrészeit, utána Budapest felejthetetlen légi panorámája, Velence, az álmok városa, végül az alkonyodó égre rajzolódik Szent Péter templomának gigantikus kupolája s mindezt egy nap alatt; ezt más, mint a repülés, nem tudja nyujtani.

Nagy munka volt, hej, de sokszor gondoltuk már azt, hogy az álom csak álom marad. De ha százszor annyi munka lett volna is, *megérte.*



Rómából és Budapestről — mindkét irányban — indul magyarzászlós utas repülőgép

Szerdán délben nagyszabású ünnepség szinhelye volt a budaörsi repülőtér. *Dr. Álgyay-Hubert Pál* közlekedésügyi államtitkár ünnepélyesen megnyitotta a magyar utasrepülés budapest—római légijáratát. Az ünnepségen megjelent *Léon Orlowski* budapesti lengyel követ és *Omero Formentini* olasz ügyvivő, a külügyminisztériumot *gróf Teleki Gyula* követségi tanácsos, a Légügyi Hivatalt *vitéz Bánfalvy István* vezérkari alezredes, az Államvasutakat *Dezseőffy Aurél* igazgató, a Posta- és távirda igazgatóságát *Tersztyánszky Ákos* államtitkár-vezérigazgató képviselte. Ott láttuk *vitéz ifj. Horthy Miklóst, herceg Hohenlohe Ferencet, Mattei* tábornok olasz katonai és légügyi attasét, *vitéz dr. Héjjas Iván* miniszteri tanácsost, *vitéz Tarnóy Sándort, vitéz Csicsery Gyula* és *vitéz Szirmay Aladár* repülőalezredeseket, *Ladomerszky Dezsőt, G. Hendersont,* a British Airways igazgatóját, *Szilber Józsefet,* az Air France igazgatóját, *Vidmar Antonio* olasz követségi sajtó-referenst, *Magyar Sándor* óceánrepülőt, *Buzay Árpádot,* a BSE igazgatóját és másokat a magyar repülés és idegenforgalom előkelőségei közül.

Az előkelő vendégeket az állomásépület előcsarnokában *dr. vitéz nemes Grosschmid István* miniszteri tanácsos, a MIALERT elnöke és *vitéz Kiss Gyula,* a budaőrsi repülőtér állomásfőnöke fogadták. Közben az állomás betonterepére gördült a hatalmas Sovaia-Marchetti utasgép. Grosschmid miniszteri tanácsos bemutatta Álgyay-Hubert államtitkárnak, valamint a budapesti olasz és lengyel követeknek a gép személyzetét: *Timár Gyula* parancsnokot, *Csikós Zoltán* másodpilótát és *Kreith Kitty grófnőt,* aki a nagy magyar utasgépen mint stewardess teljesít szolgálatot. Ezután Álgyay-Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár mondta el ünnepi beszédét.

— A magyar légiközlekedés fejlődésének újabb örvendetes állomásához érkeztünk el ma, amidőn üzembe helyezzük a budapest—velence—római légivonalat — kezdte beszédét az államtitkár.

Álgyay-Hubert Pál államtitkár nagy érdeklődést keltve közölte, hogy június 12-től kezdve a róma-budapesti (960 kilométer) légivonalat meghosszabbítják Varsón keresztül Gdynia lengyel kikötőig, ami további 885 kilométeres légi utat jelent, úgyhogy a Róma—Budapest—Varsó—Gdynia-i légivonal 1845 kilométer hosszú lesz, miután pedig a gépek naponta mindkét irányban közlekednek, a magyar légiforgalom hálózata újabb 3790 kilométer légivonallal lett gazdagabb.

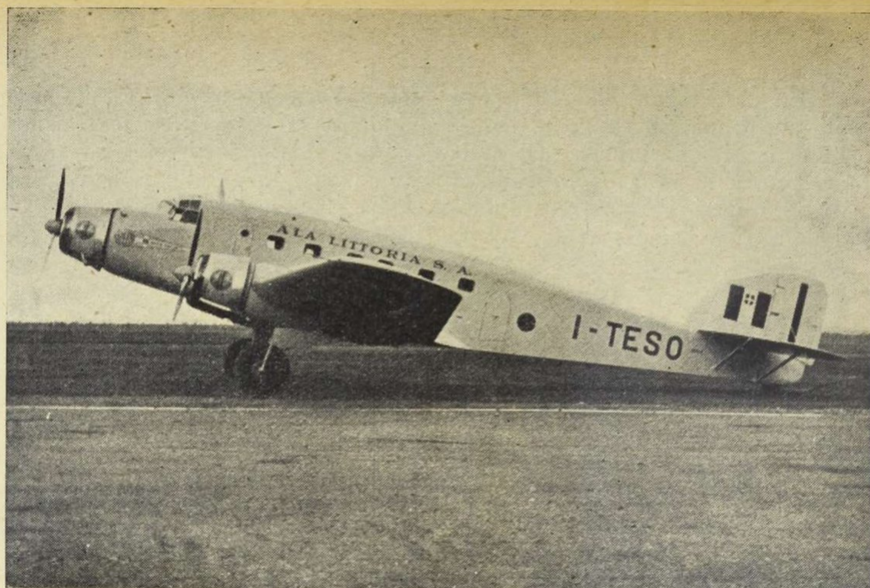
— Hiszem, hogy e légivonal létrehozásával nemcsak nagy mértékben hozzájárultunk a velünk szoros baráti kapcsolatban lévő két nagy nemzet: Olaszország és Lengyelország közötti közvetlen légiösszeköttetés megteremtéséhez, hanem a nemzetközi légiközlekedés fontos céljait is szolgáljuk. A magyar légiközlekedés további működésére és fejlődésére Isten áldását kérem, — fejezte be beszédét Álgyay-Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár.

Az utasok közben a 24 személyes Savoia-Marchetti SM. 75-ös tipusú gépben elhelyezkedtek. A gyönyörű magyarzászlós utasgépet, amely a legkorszerűbb technikai berendezéssel rendelkezik, magyar munkaerő igénybevételével és honi anyagból készült három darab egyenként 850 lóerős motor hajtja. A gép 12.45 órakor felemelkedett a magasba és hamarosan eltünt a láthatárról. Délután 3.05 órakor már Velencében volt, míg 5.20 órakor rendben megérkezett a római Littoria-repülőtérre. Közben Budaőrsre is leszállott a Rómából elindult magyarzászlós utasgép, melyet Kelemen Károly és Magjerek László vezettek, — úgyhogy a Róma—Budapest-i magyar légiforgalom rendkivül jó előjelek között indult meg és szerdától kezdve Róma és Velence repülőtéren is mindennapos vendégek lesznek a magyarzászlós és magyar címeres utasgépek.



† *Martinovits Béla rajza.*

4000 méter magasban a Pó-sikság felett



Savoia S. 75-ös utasgép.

Néhány esztendeje repülgetek és — megvallom — minden repülésemkor felfedezem a repülést. Rajongok érte és ez a rajongás abban az emberben is él, aki — elhallgatja. A repülés nem élmény, több: újjászületés, talán még ennél is több; itt fent érzi az ember, hogy »ember«, legkülönb élő teremtménye az Istennek! Lelke-teste felszabadul minden földi vágy alól. Odalent a földön negyedóránként gyujtanék köhögtető cigarettára, úgy kell a nikotin, mint a halnak a viz, — idefönt eszembe se jut a dohányzás. Egyszerüen nem kivánom. Szivom, nyelem, ömlesztem magamba, mély, kiadós, boldog sóhajtásokkal a kristálytiszta, havasinál is üdítőbb levegőt, ami kizavar belőlem minden mérgező toxint, munkaiszonyt, még gondolataimat is megtisztítja.

A MALERT első technikai járatával repültem Rómába és most az első menetrendszerinti járattal jövök onnan vissza. Más ember az örök város megfogható történelmét idézgetné vissza magában, hol volt, mit látott, én először voltam Rómában, térdreborulok Róma nagysága előtt és — mégis a repülés érzése a nagyobb. Másfélóra multán Budaőrsön leszünk, elmúlik ez a gyönyörüség... Szombaton délelőtt 10 óra 5 perckor emelte fel a nagy Savoia-Marchettit Budaörs gyepéről *Timár* Gyula repülőszázados, a legkiválóbb magyar vakrepülők egyike. Három óra 20 perces repülés után szökkentünk Roma Littorio lóherés gyepére. Közben Velencében töltöttünk jó húsz percet, mig az udvarias olaszok elvégezték a vizsgálatokat.

Simán, mintha betonstradán suhanó luxusautóban ültünk volna, úgy hozott bennünket a három Weiss Manfréd-motor szinek, fények, tájak, földek,zöldek, felhők, fellegek gyönyörüséges panorámájában. Odafelé tartóban a technikai járaton csak hivatalos és félhivatalos, meg vendégtársaság vagyunk. *Timár* Gyula vezet Velencéig, *Segesváry* György főhadnagy navigál, Velencétől helyet cserélnek. A gép bálnaorrában a rádiós, a szerelő utaznak, bent, az utaskabinban néhány meghatódott magyar: *Timár* százados felesége, gróf *Keith* Kitty és *Weiss* Marcella, a két első magyar stewardess, nyelveket tudnak, külföldet barangoltak, istenítik a repülést, szebb mesterséget nagyítóval sem találnának maguknak, dr. *Buzay* Árpád, a BSE repülőosztályának vezetője, *Derék* Lajos, a budaőrsi postahivatal főtisztje az utasok, meg jómagam. *Buzay* azért jön velünk, hogy végigdrukkolja a motorok munkáját. *Derék* Lajos meg esztendők óta készséges segítője minden postaügyben a repülőknek, soksok szivességét viszonozzák ezzel a repülőúttal. A feje búbjától a talpáig meg van hatva. Az egész úton odavissza kukucskált, nézelődött és végtelen útinaplót írt. Azonmód, azonmelegében jegyezte papirra élményeit, nehogy egy percet kifelejtsen a gyönyörüségekből. Az első áldozásra induló kisfiú rajongó hiténél nagyobb meghatódás fűti, ha nem restellné, még sírna is örömében. Repül.

Ahogy jegyezgetek, elcsöppen a töltőtollam zöld vére. Na, szégyeld magad, öreg repülő, még annyit se tudsz, hogy indulás előtt ki kell engedni a tintát belőle, másként idefönt előbb csak szivárog, aztán teleszalad a zsebet tintával? Szerencse, hogy van hova engedni a töltőtollvért, plajbásszal firkálok tovább. Ilyeneket:

4000 méter! Szinben, harmóniában itt teljes, itt látható az örökös körforgás. Messze, irtózatos messze boldog-kékké olvad a pára, ég is, viz is, levegő is, felhő is, de közelebb, alattunk külön-külön mutatja magát a tűző napfényben. Egy darabon mint a megdermedt hab, mint az angyalkézzel felbodorított hórengeteg, úgy habosodik, fehéredik a felhő alattunk. Percekig úgy vágtatunk fölötte, mintha embernemlátta bodros hómező fölött száguldanánk. Aztán felszakad a felhőpádimentom és felkéklik hozzánk mélységes, ragyogó kobaltsággal a Wörthi-tó. Azután felmérgesednek alattunk a Karavankák — éles hegynyergek veszedelmes beretvája innen játékszer — hó fehérlik föl az árnyékos hegyoldalakról. Jaj, azt se tudom jól, alaposan megnézni, mert máris suhanunk a Pó-sikság nagyszerü mezőgazdasági kultúrája fölé, előttünk Velence. A fülemben dobol, feszít a vér, a lesuhanás légnyomásváltozása tompa fülfájást okoz. Tapasztaltan hápogok, nyelem az apró-kat, még levegőt is préselek az orromba és közben az mászkál az eszemben, hogy négy határon keltünk át, négy ország földjét láttam, nem látszott — mert nem látszhat — sehol sem a határ, mégis meg tudtam mondani, hogy ez magyar föld, emez német, ez jugoszláv, ez meg már olasz. Más a föld szine itt is, ott is, más és más minden település, agrárkultúra. A sűrű, nehéz magyar föld *föld,* az olasz — engedelmet az őszinteségért — *talaj, terület.* Hanem, ha tehetném, a magyar földmívelés nagyjait, hivatottjait végig-

hoznám ezen az úton, nézzék meg felülről, milyen átok és milyen pocsékolás az összeszabdalt, szétparcellázott magyar rendszer és milyen igaz, milyen áldás a tagosított, nagy, egyformára szabott, egyformán jól művelt olasz. Hiába, akkor tudjuk: mi a van, amikor *nincs*, az olasz nagyobb becsben tartja a termőföldet, mert — kevesebb van neki.

(Nem győzöm sebes írásommal mindezt követni, már landolunk Velence kétségbeejtően kis repülőterére, s már olasz szó danája hallszik.)

Jövet bekérezkedtem a bálnaorrba, megnézni a világot a vezetőfülkéből, de inkább — utólag vallom meg — ellopni valamit a repülőgépvezetés tudományából. (Persze, jóval leszállás előtt kiparancsoltak a paradicsomból.) Olyasféle kérdésre szerettem volna választ kapni: mi a magyar repülők »forsza«? Mi az, aminek — a személyes bátorságon, rátermettségen kívül — megköszönhetjük a szlovák repülők fölött aratott tökéletes, teljes, igazi győzelmet? Ellestem:

Az alapos tudás.

Velencében megkérdeztem Timár századost:

— Ugye, nem pilótaálom az ilyen szűk repülőtér?

A felelet volt a magyar repülőtudás titka:

— Nem. De én nem szégyeltem volna gázt adni, új kört kezdeni, ha kellett volna...

Hát ez az! A repülésben nincs »bravúr« és több tudás kell hozzá, mint szerencse. Aki tud, azt nem érheti nagy baj, az mindig megelőzheti a veszedelmet.

Megint felbőg a három motor, kiszalad a gyep alólunk, húzunk a tenger fölé. Sajnos, nem szabad Velence fölé repülni, így csak oldalról nézzük az Adria királynőjét, az ecsetnyi, fehér tengerjárókat, amint gyufaszálnyi füstöt pipálnak. Alattunk gondolákból integetnek, előttünk vesresbarna halászhajók, vitorlák ragadnak az Adria tetején, mint árok vizén a karcsú vizipókok. Azúrkék tenger felett húzunk, oldalt a Lidó sávja, már fürdenek, strandolnak odalent. Riminінél vágunk rá az olasz csizmára, még időnk sincs jól szétnézni, máris elfordulnak alattunk az Appenninek, rásuhanunk a Tiberisre és — Róma!

Meghatódva nézünk egymásra, mit tagadjuk: ünnepieskedünk, bármenynyire küzdünk is a meghatódás ellen. Tanui vagyunk a magyar repülés fejlődésének ezzel az úttal. Megvallom azt is, hogy kibuggyant a könynyem, amint elfordult az autocar a repülőtérről kijövet, *Endresz* Gyurka és *Bittay* márványfehér emlékoszlopa előtt.

A 3 óra 20 perces álomszerü vágtatást két nagyszerü nap követi Rómában. A Szent Péter székesegyháztól Mózes szobrán keresztül a katakombákig mindent végignéztünk. Rómában járt ismerőseimet még Budapesten sorra kérdeztem: mondjanak valami gyakorlati tanácsot. Hát egyik se tudott. Én az első félnap rájöttem a Rómalátogatás legfontosabb tudnivalójára: gyalog ne menjünk, mert nem bírjuk, villamosra, trolleybuszra, taxira ne üljünk. Az első kettőre azért nem, mert úgyse tanuljuk meg egy-két nap alatt a vonalakat, a taxira meg azért nem, mert méregdrága. Aki Rómát nézi, üljön bérkocsiba; csendesen trappoló lóval olcsó a Rómanézés és nem száguld el az ember a látnivalók mellett.

Visszafelé hétfőn reggel háromnegyednyolckor indultunk. Már utasaink is voltak, három olasz úr, — kettő sportrepülő lehetett, mert folyton termikekről, felhőfrontokról magyaráztak, mutogattak, — egy angol lédi, egy holland úr és vitéz nemes dr. *Grosschmid* István Malert igazgató és kisleánya, akik néhány napot Rómában töltöttek. A két olasz folyton vitatkozott, a harmadik (borkereskedő lehetett) hamar elnyomta a buzgóság. A szikár angol lédi pedig beletemetkezett egy képes magazinba, keresztrejtvényt fejtett. Nem nézett volna ki egy vaklóért. No, mondom magamban, ha a Lidót, a tengert, Velencét se nézi, van angol hidegvér a világon. Hát nincs! Velence előtt Timár százados két kilátásfélkört kanyarított az utasok kedvére. Bizony, levágta a lédi az öléből a magazint, úgy bámulta a látnivalókat, mint a kislányok a játékkereskedés kirakatát. Még az orra is ellapult az üvegen!

Olyan hirtelen múlt a boldog út, hogy félórának tetszett mindössze, mire megnyergeltük az Alpokat és megint a Balaton táján jártunk, idehaza. A Bakony felnyúlt hozzánk szélkezével, meghimbálta, meg-megemelte, süllyesztette az óriásgépet, de ez már hazai szél hintáztatása volt.

Egy német gép felszállóban volt, a római testvérgép startrakészen állt Budaörsön, amikor hazaértünk. Hála Istennek, olyan forgalom van már nálunk, hogy lassan-lassan nem győzi majd a hangszóró, csengetyüs embert kell állítani a »perrónra«, aki győzi majd szusszal, hogy:

— Utasgép Róma—Velence felől, »bejár« a repülőtérre.

Megszokott, mindennapos dolog a repülés nekünk magyaroknak is. De hol volnánk, mennyire elől, ha két évtizedig nem kellett volna rejtve, titkon fejlődnünk, hanem szabadon repkedhetünk! A késést így is behoztuk! Vagyunk olyanok, mint más, nagyobb nemzetek és elébük vágunk a nemes vetélkedésben.

Amiről a szép út után így győzött meg a kisfiam:

— Édesapám, miért nem vittél magaddal, hiszen már olyan régen vártam!...

Aki felvágyik, feljut!

Raczkó Lajos



† *Martinovits Béla rajza.*

Szerencsefia

Irta: vitéz Hefty Frigyes

Ezerkilencszáztizenkilencet írunk...

A rossz barna csomagolópapiros nagyokat zörren a kezemben. Hiába meresztem szemeimet, a betűk összefolynak, csak a címfelirat harsogja a korszellem szavát: — Vörös Ujság! Alatta repedt trombita fuvolázik: — Világ proletárjai egyesüljetek!

Egyesüljetek... egyesüljetek... de kik — kivel? Miért-minek?... Ki a proletár s ki a burzsuj? Mi az élet értelme s mit akarunk? Három hónapja morzsolódunk ebben a káoszban, élünk szüntelen bizonytalanságban s korgó gyomorral olvasgatjuk, hogy szociális termelésből fakad a jólét!... Hát fakadni fakad, gyűlölet, bosszú, átok s ha nagyon derül felettünk Isten el nem kommunizálható napja, hát jólét helyett sólét. Ricset babbal, tökkáposzta, sok-sok tök és marharépa. Nekünk való. Mert aki bèveheti, vegye bé. Még ezer szerencse, hogy a fejedelmi vegetáriánus kosztot konyakkal öblögetjük, lévén a repülő gárdának iszonyú privilégiuma, hogy nem lehet őket »gajdeszba küldeni«, mert rájuk szükség vagyon, de nagyon!

— Jóópotelvtárs, — áll meg hátam megett valaki. Nini, a politikus! Illetve bocsánat, mielőtt a felsőbbség megsértéséért vésztörvényszékkel tisztelhetnének meg: a politikai megbízott elvtárs. Ugyis mint gépet s magasságot soha nem szagolt aviatikai szakértő, úgyis, mint a susztérség nemes céhének minden héten kétszer józanul látható s így politikailag feltétlenül megbízható képviselője. Milyen balszerencsém van, ma éppen vésztjóslóan esik rám véreres pillantása.

— ...pot elvtárs, — tápászkodom fel a földről, mert félő, hogy a kiváló férfiú diagonális lendületében kezemen sétál végig.

Megállunk egymással szemben. Egy kicsit keresztbe néz. Ahogy ott imbolyog előttem szánalmas dadogással, nem tudom megállni, hogy el ne nevessem magam.

— Mmi.. mmit röhög elvtárs, — legyintett a levegőbe, mintha legyeket kapdosna, — é... nn h... halomra lövetem a.. az egész társaságot, ha... ha nem küldik ffenébe a cs...cseheket.

— Hát miért, mi van velük? Tudtommal a székely hadosztály reggel már beérkezett, majd elbánnak azok a csehekkel.

— Ne... nem, mmajd a gyári munkásezredek, azönttudatos pro... proletárok, akik me... megtörik a zoligrakák uralmát!...

No, helyben vagyunk. Népbiztosunk már szaval, akkor legjobb lesz menekülni. Már éppen azon gondolkodom, hogyan rázom le magamról, mikor a tárkányi nagy legelőn felbúg a Fokkerek motorjának édes muzsikája. Köszönés nélkül ugrom meg a politikustól, de fél füllel még hallom dühöngését: — halomralövöm... ha.. lom.. ra..,

*

Nem tudom hányadszor simogatom végig ezeket a drága gépeket. Egy kicsit pirulunk ugyan, ha arra gondolunk, mint szereltette le a farkastorku ententegróf a forradalomkor Magyarországon keresztül hazafelé tartó Mackensen hadseregét, mint konfiskáltatta el pompás Fokker D. VII. vadászgépeit, melyek most velünk járják a Tisza környékét cseh és oláh repülők utáni portyázásban, de igyekezetünk főleg arra irányul, hogy »jó kezekben« tartsuk ezeket a BMW magassági motorokkal felszerelt s minden eddig ismert tipusnál különb masinákat, nehogy valamely öntudatos proletár szovjet területre tévessze őket, kik most a cseheket hivatvák elkönnyíteni a Hernád völgyéből, hogy szegény cipszereink ismét reánk találjanak.

— Indulás, — hallatszák Ujvári hadnagy, az olasz front rettegett Háry vadászrajvezetőjének hangja. A motorok felbúgnak s néhány méter nekifutás után meredeken emelkedünk a Mezőkövesd-Miskolc között Nyárádig párhuzamosan futó vasút és országút fölé. Elől Ujvári, balra Keisz Géza Vaccuum lovag, jobbra én. Géppuskáinkban foszfor és F. Z. munició, szivünkben dühödt nagy nekibuzdulás. Ma kemények leszünk. Tegnap óta megállt a nagyszerű lendülettel indult támadás, Tiszalúcnál négy üteg zárja el a Sajó és Hernád átkelési pontjait s meghiusit minden kisérletet. El kell hallgattatnuk a cseh tüzérséget. Amit a tüzérpárbaj nem tudott elvitathatatlanná tenni, döntésre érleljük mi. Gyorsan suhannak el alattunk a Heő-községek: Papi, Bába, Szalonta, aztán a Sajó keskeny csíkja kígyózik alánk, — helyben vagyunk.

Jókor érkeztünk. Nem kell keresgélni. Sűrű felvillanások jelzik, hogy ismét szorgalmas munkában vannak a csehek. Hatszáz méteren Ujvári fejre ejti gépét. Mi utána. Libasorban zuhan a három gép, mintha zsinóron húznák egymást. Ujvári tüzet nyit, — hosszú foszforcsíkok szántják keresztül az ütegállásokat. Száz méterre felettük felszökteti gépét, míg Keisz fegyverének csíkjai szünet nélkül futnak az előbbi nyomában. Aztán az enyém s ismét elölről az egész. Az ütegek már leállottak, fejveszett menekülésben keres mindenki védelmet a golyózápor elől.

Negyedszer újrázza meg a kis csoport a támadást, mikor a foszforzsinórban szakadás áll be. Nincs több lőszerünk. Egész alacsonyan, nagy sebességgel igyekszünk hazafelé. Mezőtárkányon körözés nélkül szállunk le. Lótás-futás mindenfelé, a gépfegyvermesterről szakad a verejték, de negyed óra mulva újból végigsöpör hat puska megsemmisítő tüze a cseh ütegállásokon, hogy mindaddig meg se szünjék, míg odalent bármilyen mozgás mutatkozik.

Egy utolsó mozgást én pillantok meg. A sarkadpusztai tanyaházak menti füzes szélén rövid időközökben géppuska torkolattüzét látom felvillani. Száz méterről repülök rá s húzok el felette. Csakugyan bennünket lő, páncélpajzsa mögött ketten gugolnak, arccal felém.

— Ezeket kifüstölöm, — határozom el hirtelen s mit sem törődve a viszonttalálati lehetőséggel, egy alacsonyan vett kör után 50 méterről, szemben támadom meg a puskaállást.

A ráfordulás pillanatában megnyitott tüzet nem is zárom, alig hajszálnyira felette veszem fel a Fokkert. Abban a pillanatban, mikor gépem fejük felett suhan el, úgy érzem, mintha lábamat ütés érte volna. A műszertábla alá hajolok, alulról nyílást pillantok meg s combomon forróság szalad végig. Felkapom fejemet, mert úgy éreztem, mintha kopognának rajta... ebben a pillanatban felismerem a helyzetet: — a lőállás tüzében vagyok! Durva, gyors mozdulatokkal dobom a Fokkert váltott fordulókba s teljes gázzal, horrizontálisan igyekszem el a támadás szinhelyéről.

Néhány pillanattal később szeszélyes ákombákomban futó vadvizek felett próbálom megállapítani irányomat. Lábamban a forróság lassanként olyanná válik, mintha tüzes vassal sütögetnék combomat. Megsebesültem — állapítom meg,

a lőállás újbóli támadásából nem lesz semmi. Széles és keskeny vizek, kacskaringós gátak felett suhanok át. Nem merek magasra menni, mert csak így alacsonyan és sebesen suhanva kerülhetek el újabb elhárító tüzet. Ameddig ellátok, csupa vízfelület csillog a láthatárig, egy szélesebb folyóág sejteti, hogy a Tisza mentén haladok. A Tiszát jobbról láttam errefelé, hazafelé tehát balról kell hagynom.

Térképem nincs, de vannak egyre erősbödő fájdalmaim. Öt perc mulva tudatában vagyok, hogy eltévedtem.

Mindegy. Leszállok s megkérdezem merre járok. Kitérek jobbra egy elágazó vasút mentén s rövidesen nagyobb község merül fel a síkságból. — Mezőcsát — állapitom meg, bár megzavar, hogy nem látom a pataktól övezett kerek erdőt. Lábszáramon végig hideget érzek, — lefolyt vérem alszik meg a bőrruha alatt.

Nincs mit várni, leszállok. Déli irányban keskeny talajvizereket látok elhúzódni, köröttük üde szép legelők. Leveszem a gázt, s egy perccel később türelmetlenül faggatom a járó motorom miatt félősen húzódó béreslegényt, ki nagy megilletődöttségében szemmelláthatóan megugorni igyekszik.

— Hol vagyok, öregem?

— A Kornis nagyságos úr fődjén.

— Merre van a front?

— A... a front?... nem tudom kérem, — micsoda front?...

— Hát a Tisza!

Széleset kanyarít maga köré: — hát arra... meg arra... ammind Tisza!

— Vannak-e erre románok?

— Vannak hát!

— Merre?

— Amott a pajtában van egy szakasz, de amoda, Szemmihálnak...

A többire nem voltam kiváncsi. A pajta felől nagy hadonászás közben közelednek alakok... Alig kétszáz méter a távolság tőlük, egy pillantással felismerem a bocskoros fajtáját.

Emberemnek csak annyi ideje, hogy lekapja fejét, — mire az oláhok megállanak, hogy rám lőjenek, már csak akkorák, mint a juhok, melyek békésen legelésznek a zöld pázsiton.

Ezt megúsztam, de most hová? Merre a nagy karéj égtájaiból, mit emberem mutatott ártatlan naivságában. Délnek tartok s egyszerre megpillantok egy vasútvonalat, melytől lassan távolodik a csaknem párhuzamosan haladó országút. Találkozásánál nagy város... Füzesabony — szalad át rajtam az örvendezés, de csakhamar meg kell győződnöm, hogy megint tévedtem. Hajdunánás mellett hiába is kerestem volna a tárkányi repülőteret.

Talán a fáradság és izgalmak, talán a sok vérveszteség miatt, — egyszerre rosszullét fog el. Hiába hajolok ki a gépből, a friss levegő sem szünteti szédülésérzetemet. Tudom, hogy román terület felett vagyok, de ismét meg kell tudnom, hol járok s merre érem el leggyorsabban a Tiszát. Elrepülök a városka felett s néhány kilométerrel odább, keskeny legelőn újra földön vagyok. Csaknem áll már gépem, mikor érzem, hogy jobbkerékkel puha talajra kerültem s a kerék kátyuba süppedt.

Nincs időm gondolkodni rajta, mert balfelől emberek közelednek. Egy paraszti gúnyás, meg egy kaputos. Az úrforma meg-megáll s úgy mutogat felém. Alig győzöm kivárni, míg közel érnek. Lassan járatom a motort s a pásztorembert magamhoz intem. Nem mozdul. Határozottan integetek neki, de az kérdőleg bámul a kaputosra, ki fejét rázza. Látom, hogy nem boldogulok velük, gázt adok, hogy elstartoljak. Gépem meg sem mozdul, a kátyu nem enged.

Irtózatos, elkeseredett harag kél bennem. Átvillan agyamon, hogy ha innen el nem juthatok, a ploesti fogolytáborban találkozom a legborzalmasabbal, mitől egész háborús tevékenységem alatt megóvott a Mindenható, — fogsággal. Nem, inkább szakadjon minden kötél!

Előrántom revolveremet és ráfogom az emberre. Előbb menekülni akar, aztán földredobja magát s csak újabb kiáltásomra közeledik lassan a gép felé. Leszállóhelyemet alacsony domb szegélyezi, a kaputos most futva tünik el mögötte. Ráparancsolok a béresre, hogy tartsa vissza és szorítsa le a szárnyat, míg én gázt adok. Esküdözik, hogy nem tudja, hogy kell, — mutassam meg. Lehetetlent kíván; amint megmozdulok, úgy sajog sebem, hogy ordítani tudnék. Rekedtre ordítom magam s a revolverrel hadonászok, míg végre megérti mit akarok s lehuzza a balszárnyat. De éppen ideje is. A kaputos ötödmagával jelenik meg a dombhajlásban s futva igyekszik felém.

Teljes gázt adok s előrenyomva a magassági kormányt, teljesen belépek az oldalkormányba. A gép megmozdul, ebben a pillanatban emberem megint elereszti a szárnyat s jajgatva veti magát földre. Hiába fenyegetem a revolverrel, nem áll fel. Erre melléje lövök a földbe, — úgy ugrik fel, mintha rugó dobta volna ki. Még egyszer gáz, — a Fokker felnyög, hallok valami kattanást, a gép megrándul, mégegyszer... de már megfordultam, előttem a sík mező s a műszertábláig nyomom a kormányt... A gép jobbra megdől s egyenletesen gyorsuló tempóban bökdösi a földet. A kátyuban elakadt kerekem elcsavarodott. Még egy, az előzőknél hevesebb ütés, aztán összeroskad.

Szerencsére sebességem már elegendő s a csűrővel sikerül a gépet fenntartani. Óvatosan balkerékre helyezem az egész egyensúlyt s néhány méter gurulás után meredeken emelkedik velem a hűséges Fokker, magunk alatt hagyva a hadonászó embereket, fogság rémét, de jobb kerekemet is emlékezetemül, mely leszakadt abban a pillanatban, ahogy a géppel felemelkedtem.

Most aztán itt vagyok fogyó erőmmel, tájékozódás nélkül, oláhított levegőben, olyan egyedül, mint még soha. Hacsak jó sorsom nem segít. Megpróbálok gondolkodni, de csuklás fog el s minduntalan sóhajtanom kell, mert érzem, hogy fokozódó rosszullét környékez. Valami ösztönös érzés azt súgja, hogy a lenyugvó nap útját kövessem, de már duplázva jelenik meg a horizont és egyre több tavat látok. Közelít az öntudatlanság. — Le kellene menni... de nem, nem, semmiesetre sem!... Pedig itt vesztem el eszméletemet s zuhanásom tesz pontot pályám végére. Piillanatról-pillanatra jobban szürkül, ködösödik előttem a táj s mind nehezebbek a pilláim is. Meg-megrázom fejemet, hogy öntudatnál maradjak — borzasztó, milyen nehéz a gépet egyenesbe tartani. Most szépen el kellene aludni...

Prrr... prrrr... prrr... p... p... hohó, még egy pillanat és megáll a légcsavar. Istenem, de kegyes vagy!... Nincs benzinem. De már dolgozik a pilótaösztön: — átkapcsolni a póttartályra. A gyors mozdulat magamhoz térít, egy-két köhintés még s a motor mély dübörgéssel kap megint fordulatra.

Jó, már nem alszom el. Hol van a Tisza? — Messze kint a láthatáron ezüstös csík kanyarog, — gyorsan közeledem. Megkönnyebbüléssel veszem vissza lassan a gázt, hogy takarékoskodjak a benzinnel. — Ki tudja, mire kell még. Múlnak a percek, fokozatosan vesztek magasságomból. Már csak 300-on vagyok.

A Tisza töltésének oldalában emberek mozdulnak meg. Az oláhok. Száz és száz puska mered az égnek, de már nem törődöm vele. Átsuhanok a töltés felett, most a Tisza felett

lebegek. — Mostmár megállhatsz — fut át gondolatomon s mintha parancsnak engedelmeskedne, a motor teljesen leáll. A propeller még meglendül, aztán néma csöndben suhanok a túlsó part felé.

A töltés mellett alacsony füzest pillantok meg, azon túl talán 100 méter hosszú legelő, széle felé legelésző állatok. Oda még talán eljutok. Már ültetem a gépet, mikor átvillan emlékemen a hiányzó jobbkerék. Hirtelen balra döntöm meg a gépet s igyekszem fordulóban érni földet. De ebben a pillanatban halomra dől minden számításom. Egy gyönyörű kanca, mely már néhány pillanattal előbb nyugtalanul emelgette fejét az alásikló gép suhogására, hirtelen befut a rétre s pontosan előttem, ijedten megtorpan, Egy másodperc még és bal szárnyammal elütöm. Keményen rugok az oldalkormányba, — a jobbra elhajló gép csupasz tengelye beletúr a földbe, — egy villanás s durva recscsenés közben átvágódok.

Néhány pillanatnyi kábulat után magamhoz térek. Fejjel lefelé csüngök a tartóhevederen. Izgalommal kapok a kioldó billentyűhöz, — egyszer már égtem. Akkor azonban eszembe jut, hogy motorom állt már s lassan leereszkedem a nedves, puha fűre.

Néhány percig várnom kell, míg összeszedem erőmet, hogy kibújjak a gép alól. Arcomon kiüt a veríték az egész testemen keresztülsajgó fájdalomtól.

A rét szélén, alig 50 lépésre tőlem emberi alak áll. Valami fenséges nyugalommal támaszkodik botjára, mintha a tájon merengene el.

— Halló, jöjjön kérem, segítsen, mert megsebesültem.

Rendíthetetlen nyugalommal néz még egy darabig, aztán megszólal:

— Hát... le tetszett esnyi?

— Nem nagyon tetszett, de jöjjön, segítsen felállani.

— Oszt nem fil beleűnyi abba a masinába?

— Segítsen felállni, aztán hozzon valami kocsit, hogy orvoshoz vigyen.

— Millen masina ez a nagy vörös csillagvaa?...

— Az Isten szerelmére ember, mindent megtud majd, most csak orvost hozzon, nem érti, hogy sebesült vagyok!...

— Látom... komunyista.

— Ördögöt. Csak a gépüket szöktettem meg, magyar ember vagyok.

— Hijj az ántiját, hát mér nem montta. Hozok mán doktort. Ahun a taliga, más nincsen itten.

A csillagokat látom, míg felsegít kordélyára. Szürke kis szamár húzza az idétlen jószágot. Uttalan utakon rázódunk keresztül, minden huppanónál az agyamba hasogat a fájdalom. Már remegnek az ajkaim, mikor Mezőcsát patikusa, Veres Barna gyógyszerész, orvos hiányában, egyelőre jóddal ecseteli a be- és kilövés nyílását, közben hozzátartozói meleg sajnálkozással csetlenek körülöttünk, hogy valamit segítsenek.

Néhány órát kimerülten alszom, aztán újra kocsira tesznek s átvisznek a közeli Tiszatarjánba, ahol a Platthy família vesz magyaros vendégszeretetébe. Platthy Elly figyelmes gonddal ápol néhány napig, míg Miskolcra szállíthatnak, hol végre rendes kezelésbe vesznek.

Egy héttel később ott vagyok a közben Ongára költözött századomnál. Ujvári nevetve fogad:

— Hát te hogy kerültél haza? Azt hittük, Budapestet Bukaresttel cserélted össze!

Most már magam is mosolygok rajta.

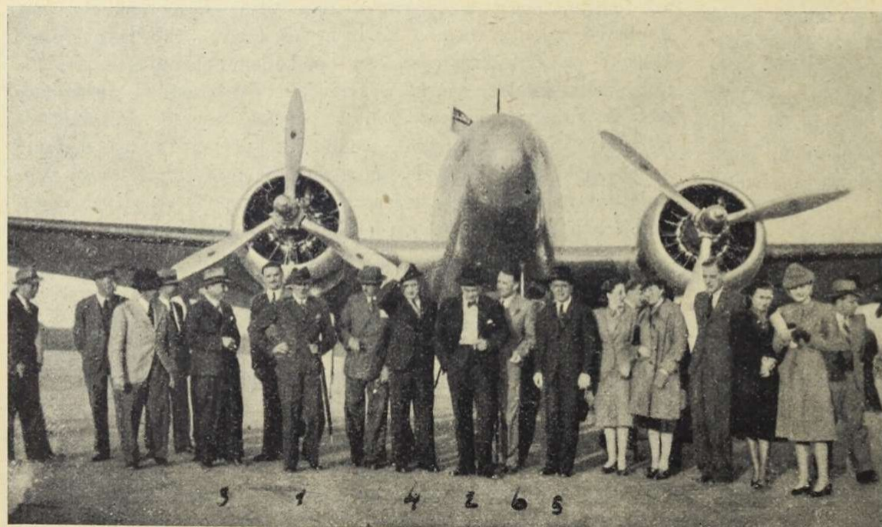
Egy kis kaland volt csupán.

S megy az élet tovább!...



London-Budapest között megindult a közvetlen légijárat

Április 17-én érkezett az első közvetlen légijárat Lockheed 14. tipusú gépe a közforgalmi repülőtérre. Az első gépet ünnepélyesen fogadták. Ez a járat csaknem 5 óra közelségre hozza az angol metropolist fővárosunkhoz.



A londoni gépet ünnepélyesen fogadják. A fogadásra megjelent vitéz dr. Héjjas Iván min. tan. (1), vitéz Grosschmid István min. tan. (2), Ujváry László igazgató (3), dr. Ladomerszky Dezső légügyi főtanácsos (4), gróf Zichy Nándor légügyi főtanácsos (5), Magyar Sándor (6). (Szirtes őrnagy felv.)



Filótás Lili, a Hungaria főszerkesztője, a londoni gép előtt. (Szirtes őrnagy felv.)

PILLANATFELVÉTELEK A M. KIR. LÉGIERŐK DICSŐSÉGES HARCAIRÓL

A magyar vitézség és katonás szellem igazi tűzpróbáját állta ki a fiatal m. kir. légierő a közelmultban. Az eredmények sűrű egymásutánban való történései még ma sem engedik meg, hogy hiteles adatok alapján cselekmények kikristályosodott elbeszélő formájában a történelem szemüvegén keresztül adjuk vissza repülőink csodálatos és villámgyors akcióinak történetét. Inkább az elért eredményekről számolunk be egyelőre néhány oldalon keresztül szenzációs képanyaggal olvasóinknak, mint az események hű krónikásai.

Ezek a képek beszélnek a cselekmények helyett. Megörökítik a fiatal magyar légierők hősi époszát, bemutatják sok beszéd és szenzációhajhászás nélkül a történteket, világgá kürtölik nem az únos-úntalan hallott és ismételt magyar élniakarást, hanem az eszközökkel való élnitudást s azokat a kiváló nemzeti és faji tulajdonságokat, melyek nem a sok beszédben, hanem a cselekedetekben csúcsosodnak ki.

* * *

Tény az, hogy sokszoros provokációra egy vadász- és bombázó repülő alakulatunk olyan elégtételt vett a provokáló ellenségen, ami nagy repülőnemzeteknek is bármikor büszkeségévé válhatna.

A légi harcoknak, bombázásnak és földi elhárításnak kb. 30 ellenséges gép esett áldozatul.

A harcok eredményei közül engedélyezett képeket hozzuk. Lelőtt korszerű Avia-k, Letov-ok kóstolták meg a magyar repülők kiválóságát, fegyelmezettségét, harcrakészségét s tűzfegyvereinek kiválóságát.



Igló felé... A kir. Légierők bombázói büntető akcióra indulnak Igló ellen.



Kényszerleszállásra kényszerített cseh Avia.



A dicsőség vége. Két lezuhant cseh gép összeszedett roncsa.



Szvento szlovák főhadnagy temetése. A m. kir. honvédség díszes temetést rendezett.

Lelőtt Avia roncsai, ideiglenesen összeállítva.

Lelőtt Letov.

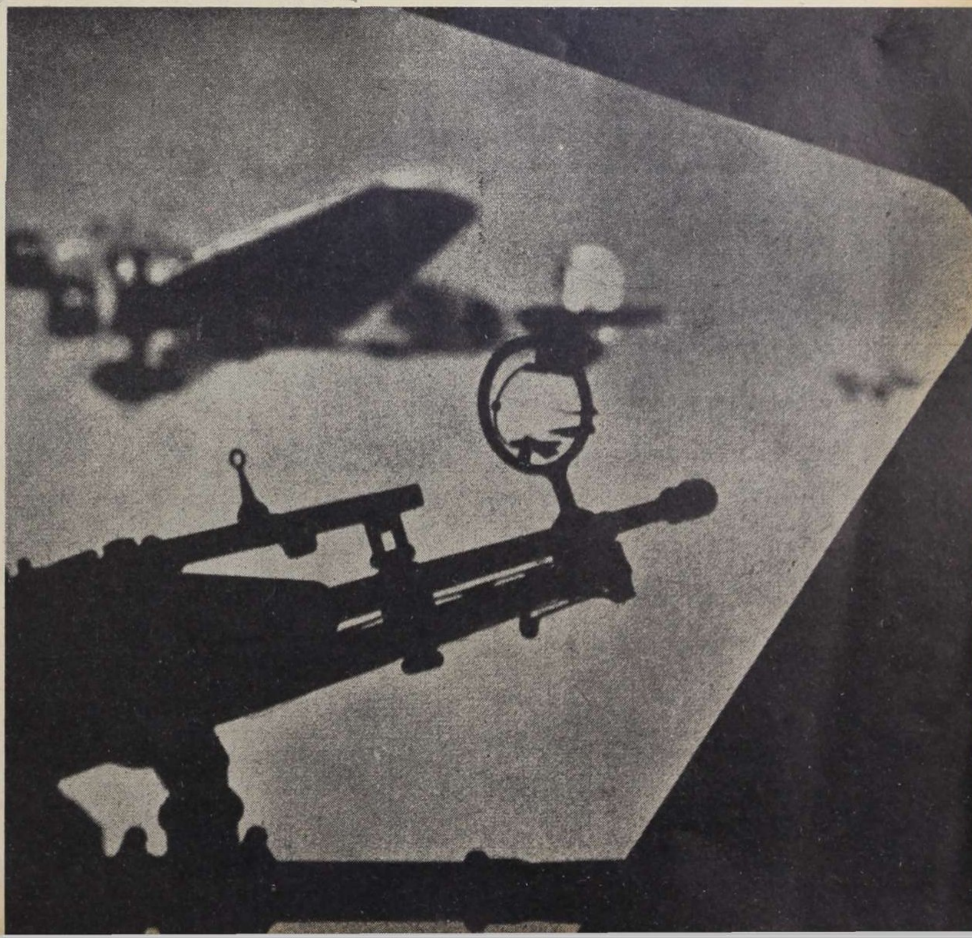


Szvento szlovák főhadnagyot elhantolják.

Az olasz legionista légierők

Spanyolországban

Savoia bombázók »munka« közben. Jól láthatók a gépről lehulló bombák.



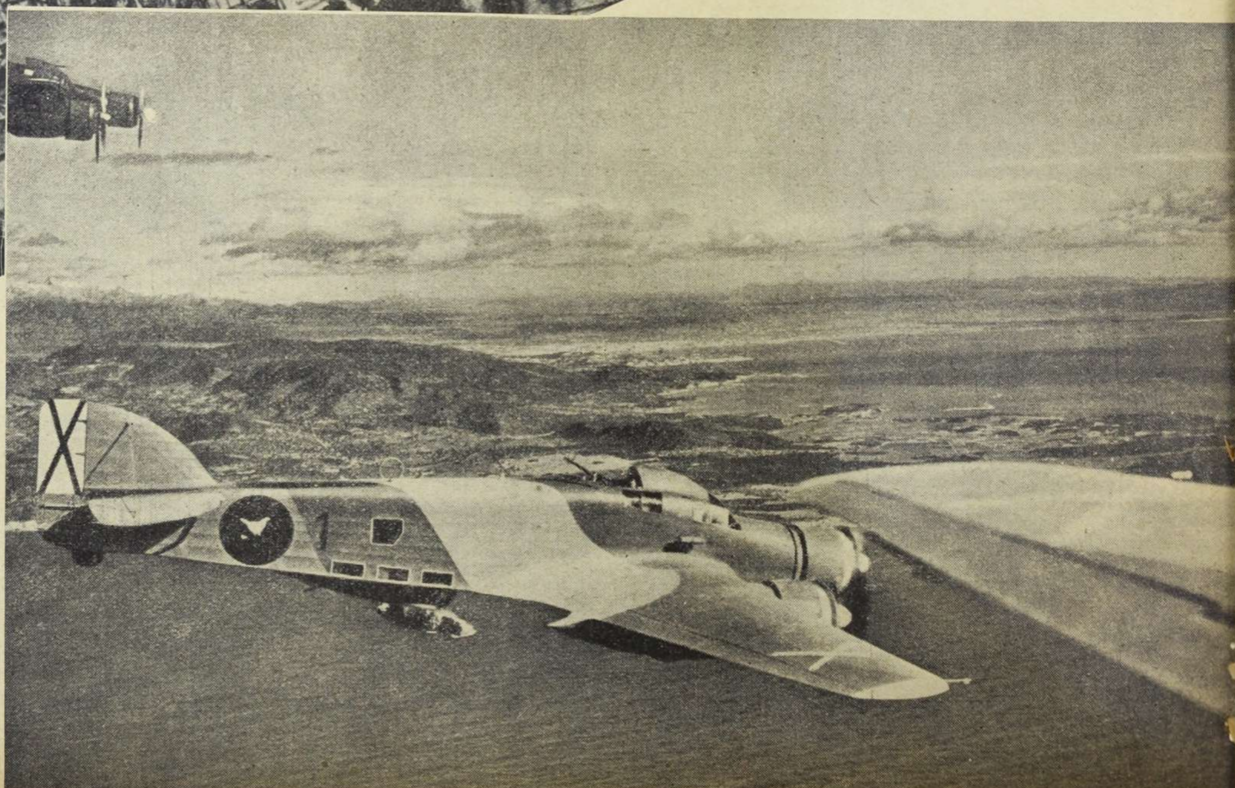
Jó kilátás nyílik az egyik bombázó géppuska-állásából.



Veszedelmes terep felett.

Az olasz legionista légierők Spanyolországban

A barcelónai kikötő bombázásának egyik hajó áldozata.



A legionista légierők bombázó egységei felsorakoznak a jól végzett munka után.

MAGYARORSZÁG.

Dr. Bonczos Miklós belügyi államtitkár látogatása a Magyar Aero Szövetségben. Április 20-án, csütörtökön délután dr. *Bonczos* Miklós belügyi államtitkár megjelent a Magyar Aero Szövetség helyiségeiben, ahol *Horthy* István elnök, dr. *Ember* Sándor országgyűlési képviselő, társelnök, *Kara* Jenő ny. alezredes, ü. v. alelnök, *Buzay* Árpád és *Rotter* Lajos alelnökök és *Hültl* Hümér főtitkár fogadták az előkelő vendéget. Az államtitkár megtekintette a Szövetség helyiségeit, majd közel két órát töltve itt, a búcsúzásnál a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozott a látottakról. Kijelentette, hogy mint Csongrád megye volt főispánja, figyelemmel fogja kisérni a vármegye vitorlázó repülőinek működését, de egyébként is vidéki körútjai során nem fogja elmulasztani sohasem az alkalmat, hogy meglátogassa a vidéki sportrepülőket. A magyar sportrepülő társadalom a legnagyobb örömmel hallotta ezt az igéretet, amelytől sokat remél.

*

Április 6-án zárult a Magyar Aero Szövetség csörlő oktatói és kezelői tanfolyama. A kéthetes táborozás alatt 12 oktató és 8 kezelő nyert kiképzést. Csütörtökön voltak a hivatalos elméleti és gyakorlati vizsgák a Légügyi Hivatal bizottsága előtt. Érdemes megemlíteni, hogy a tanfolyam résztvevői valamennyien megállták a helyüket. A táborozás tartama alatt a 15 napból 6 nap teljesen alkalmatlan volt repülésre, mégis 642 start volt, a növendékek legcsekélyebb megerőltetése nélkül. A repülő sportkörök ebből is látják, hogy a csörlőrendszerü kiképzés a helyes.

*

Budapesten — olvassuk egy távoli szaklap hasábjain — a Jendrassik-féle nyersolajüzemű gázturbina 100 LE-t teljesít 16.400 fordulatnál. Jelenlegi 21.2 %-os hatásfoka megközelíti a korszerű repülőmotorokét. Tízlépcsős sűrítője álló robbanóteret táplál, ebbe fecskendezik az üzemanyagot és itt történik az elégés. A kisérletek 200 órája folynak.

*

Három vitorlázó repülőnk vesz részt a kattowitzi versenyen. Május 14-től 20-ig lesznek Kattowitzban az ISTUS vitorlázó versenyei. Ezeken a versenyeken két olimpiai szám is lesz, mégpedig az egyik célrepülésben elért legnagyobb magasságot, a másik célrepülésben elért legnagyobb sebességet értékeli. A harmadik szám kiírása az elért legnagyobb távolság és legnagyobb magasság. Tekintve, hogy ezen a versenyen már a helsinki olimpia szellemében mérkőznek a vitorlázó repülők, nagy nemzetközi érdeklődés nyilvánul meg a verseny iránt. A Magyar Aero Szövetség *Szokolay* Andrást, *Tasnádi* Lászlót, *Doleviczény* Ferencet és *Tariska* Ferencet nevezte be. A két utóbbi közül az egyik mint tartalék fog szerepelni, vagy sorshúzással, vagy a közeli hetekben elért eredményeik alapján dönt a Szövetség kettőjük szerepeltetéséről.

*

Horthy István, a repülő, méltatása egy angol lapban. A magyar repülőtársadalom örömmel olvasta a News Chronicle legújabban ideérkező számát, amelyben londoni látogatása alkalmával *Horthy* Istvánról, a kitünő magyar repülőről emlékezik meg.

*

Egy cserkészrepülő kiváló teljesítménye. Április 5-én a Hármashatárhegyről indult *Ozsdolay* György segédoktató a Cserkészrepülők »Karakán« nevü gépével és a nógrádmegyei Varsány község határában szállt le. *Ozsdolay* teljesítménye 60 km táv, 1800 m tengerszint feletti magasság. A kitünő teljesítmény alapján megpályázhatja a vitorlázók nemzetközi teljesítményjelvényét. Ebben az esetben *Ozsdolay* György lesz a tizenharmadik magyar vitorlázó repülő, akinek ilyen jelvénye van.

LENGYELORSZÁG.

Lemberg lesz a lengyelországi nemzetközi vitorlázó versenyek szinhelye. A Lengyel Aero Club értesítést küldött a MAeSz-nek, hogy az ISTUS konferenciával kapcsolatosan megtartandó nemzetközi vitorlázó versenyek szinhelyét Kattoxitzból Lembergbe volt kénytelen áthelyezni, rajta kivül álló okok miatt. A konferencia megnyitása Varsóban történik, ahol azonban csak 24 órát töltenek a verseny benevezettjei és onnan a Lengyel Aero Club különvonatán utaznak Lembergbe. A magyar vitorlázó repülőgépek autóvontatással közvetlenül Lembergbe mennek s így előreláthatólag vagy az Uzsoki-, vagy a Vereckei-szoroson keresztül — más ország érintése nélkül — szállíttatnak Lengyelországba.



A Junkers sebességi rekord pilótái gépük előtt. (20. old.)

*

A lengyel LOT légiforgalmi vállalat — amely az utóbbi négy esztendőben 10 Lockheed »Electra« és 6 »Lockheed 14.« gépet tartott üzemben — újabb 4 drb »Lockheed 14.« gép (2 drb Pratt & Whitney »Hornet« motorral) rendelésével korszerü gépeinek számát 20-ra emelte.

OLASZORSZÁG.

Decentralizációs politikájának tervezete szerint Olaszország a CANT és Alfa Romeo gyárak üzemének bővítését a délvidékeken (Pomigliano d'Arco és Acerra-ban) teszi lehetővé.



A Boeing 307-es sztratoszféra gép.

AMERIKA.

A Boeing 307. jelzésü nagymagassági forgalmi repülőgép (»stratoliner«) kisérleti példánya ez év március 19-én Adler (USA, Washington állam) mellett 8 utasával lezuhant. A gép, amely első felszállását tavaly szilveszter napján végezte, légmentesen záró fülkéivel, 4 drb 1.100 LE-s Wright »Cyclone« motorjával, 32 utas és 4 fő személyzet befogadkóépességével az amerikai polgári repülőipar egyik legnagyobb reménysége volt és vele a kisérletek folyamán 6.000 m »szolgálati magasságban« kereken 400 km/óra sebességet értek el. A szerencsétlenség áldozatai között a gyár bemutatószemélyzetén kivül az érdeklődő Transcontinental and Western Air, valamint a KLM légiforgalmi társaságok képviselői szerepelnek.

*

Hireink szerint Douglas egy 150 felfegyverzett ember befogadására méretezett csapatszállító repülőgépet szerkeszt.

*

Fagymentes porlasztó (amerikai, Chandler-Groves féle) leírását közli a »Les Ailes« idei 928. számában.

NÉMETORSZÁG.

A »sebesség 1.000 km-en 2.000 kg terheléssel« feltételü rekordot az olaszoktól (Savoia-Marchetti S. 79. 3 drb Piaggio PXI. »RC—40.« 1.000 LE-s motorral) a németek elhódították. A rekorddöntő gép: Junkers, 2 drb JUMO 211.-es motorral, önműködően beálló légcsavarokkal, a Dessau—Zugspitze közötti 500 km távolságot oda-vissza (fordulót leszámítva) 116 perc alatt tette meg, ami 517 km/óra átlagsebességnek felel meg. A gép és motorjainak közelebbi adatai ismeretlenek.

ANGLIA.

Az »Empire Air Day«-t, az angol királyi légierők hagyományos ünnepségét, idén 1.000 gép részvételével május 21-én rendezik.

*

Érdekes, hogy a Vickers »Spitfire« vadászgép zuhanósebességét kikisérletező gépvezetők az elért 880 km/óra sebességnél csak egyetlen kellemetlen jelenségre panaszkodtak: a levegő harsogására. Hiába 250 m/mp sebesség — a légcsavarszárnyaknál 450 m/mp — már »villába« fogja a *hang*-ot!

SPORTREPÜLÉS

Miből lesz a cserebogár, avagy pilótaképzés a Beszkárt sportrepülőknél

Egyesületünk öreg szerkocsija fiatalos buzgalommal *száguldott* a budaörsi repülőtér felé. Tizen szorongtunk benne repülőnövendékek, akik az első akadályon már túljutottunk: sikerrel kiállottuk a kötelező LÜH orvosi vizsgálatok annyira fontos vexaturáit és most elindultunk, hogy pilótákká váljunk, hogy megtépázzuk Lindbergh, Hermann Köhl vagy Willey Post babérjait.

A kocsiban derűs hangulat uralkodott. Hangosak és vidámak voltunk, talán egy kissé hangosabbak is, mint az illett volna leendő rekorderekhez. De a jókedv izgatott, feszült várakozást takart. Nemcsak az enyémben, hanem egészen biztos, hogy társaim emlékezetében is aggódó szavak csengtek, simogató, féltő anyai szavak, amelyeket férfias önérzettel igyekeztünk elhessegetni. Nevettünk hát, tréfálkoztunk és — izgultunk.

Egyszercsak elfogyott az út. Az észbontó száguldás (volt talán 50 km-es is) alább hagyott és egy merész *vadászkanyarral(!)* besüvöltöttünk a kiskapun. Leugráltunk. Ezüstösen csillogó gépmadarak sorakoztak katonás rendben a zöld füvön. Sugárözönben fürdött a repülőtér. Az augusztus eleji nyár varázsa mámorossá fürösztötte lelkünket és boldog izgalommal futottunk egyik géptől a másikig. Barátkoztunk. Képzeletben már merész magasságokban szárnyaltunk, amikor.. amikor — pillanatok alatt viszszaérkeztünk a földre. Vége volt a varázsnak. Az oktató úr recsegő, hivatalos hangon ébresztett a valóságra: *sorakozó!* Majd miután már ott állottunk előtte egysorban, kijelentette, hogy aki pilóta akar lenni, annak elsősorban a katonás fegyelmet kell megszoknia. Nyomban hozzá is fogott a szoktatáshoz.

Órákon keresztül meneteltünk, kanyarodtunk, megállottunk és újra elindultunk. Álltunk vigyázzban és álltunk pihenjben. Az oktató úr fáradhatatlan volt. Közben pedig finom benzin-benzol és égett olajszag terjengett a levegőben. Nem így képzeltük. Hanem azért vége lett ennek is. Elérkezett végre az első repülés pillanata.

Utasítások, csatolás, helyezkedés... izgalmasabb már nem is lehet... Aztán elbődült a motor. Rövid nekifutás után egyszerre csak érzem: megszűnt a rázás, repülünk. Nyomban kihajolok. A földtől már 8—10 méterre vagyunk, a gép kerekei lustán tovább forognak még a súrlódástól. Nem is tudom mit nézzek. Egy játékvonat mászik odalent és hosszú, fehér füstcsíkot húz magautån. A horizont megbillen. Egy-két túlhúzott forduló következik s aztán rohan felénk a föld. A gép egy kicsit megemeli a fejét, újból egy kis rázás és máris a földön vagyunk.

Mind a tizen átestünk a szoktató repülés élményén. Tréfálkozva, vidáman, egymást ugratva utaztunk este hazafelé. A kiutazás feszültsége feloldódott és valamennyien vérbeli, öreg pilótáknak éreztük magunkat.

Az igazi pilóta életet azonban csak másnap kezdtük meg, amikor is az oktató úr felszólítására sátortábort létesítettünk, hogy a hajnali szélcsendet és a rövid kiképzési időt a legintenzívebben felhasználhassuk. Óriási lelkesedéssel fogtunk hozzá a táborveréshez, hogy berendezkedjünk a hat hétig tartó sátorban lakásra. Mindenkinek volt valami ötlete. Cserkészkori emlékeket és ismereteket elevenítettünk fel, hogy a sátorlakást a lehető legkényelmesebbé varázsoljuk. Többé-kevésbbé sikerült is.

Az oktató úr jóvoltából árbóc is került a tábor elé s amikor készen lettünk és felszökött a négy méter magas rudra a nemzetiszinű zászló, mindannyiunk lelki szemei előtt egy nagyobb és boldogabb Magyarország képe jelent meg.

Az esti imát és zászlóbevonást a parancshirdetés előzte meg, alaposan kihangsúlyozva a tábor-rend minden részletét. Az egészből csak annyit jegyeztünk meg, hogy az ébresztő reggel fél ötkor van.

Nosza egy-kettőre eltünt mindenki, hogy a rövid idő alatt lehetőleg sokat aludjék... És átvette a tücsök csendes birodalmát... Ezt szószerint kell érteni, mert tücsökék egyik dalárdát a másik után létesítették tiszteletünkre és kifogyhatatlan repertoárral rendelkeztek. Volt is a csendes birodalomban olyan zengés, hogy csak reggel felé tudtunk valahogy elaludni.

Ilyen körülmények között ért bennünket reggel *Lajos* barátunk érceshangú ébresztője. *Lajos* főszerelő igen rokonszenves fiu, de akkor a fészkes sztratoszférába kívántam. A másik oldalamra fordultam és — tovább aludtam. Azt álmodtam, hogy Lajost egy nagy, fekete tücsök megragadja a nyakánál fogva és egy vastag bőgő vonóval elkezd a hátán...

— Ébresztő! — harsogta ekkor azonban újra Lajos. Lehetetlen volt tovább aludni. Muszáj volt felugrani a szalmazsákról és így ma sem tudom mi lett a sorsa Lajosnak.

Az ébresztő utáni tizenötperces csuklógyakorlat s a friss, hideg víz aztán teljesen eltüntette szemünkből az álmosságot s a »gépekhez« vezényszóra már fürgén, boldog örömmel állottunk katonás rendbe, hogy a rajt helyre vonuljunk.

Három növendék a motorok melegítésével van elfoglalva. Ezalatt mi aggodalommal figyeljük a szélzsák vízszintes tartását (bár nem sokat értünk hozzá), de töprengésre nincsen idő. A gép kész. Egy pár rövid utasítás, elhelyezkedés, irányjelzés s már is nekilendülünk.

Hol van már a szoktató repülés simasága, az egyenletes fordulók. A gép 6—8 métereket esik, majd újból felkapaszkodik. A szél süvítésénél csak a motor dörgése nagyobb és az eszeveszett táncban csupán az oktató úr az egyetlen fix-pont. Reá tekintünk, ha egy kis lelki erősítésre szorulunk.

A leszállásnál, persze, nem sok közünk van ahhoz, hogy a futómű épségben marad s így a legnagyobb kétségek között toljuk be madarainkat a hangárba.

A délelőtt további része egyrészt elméleti oktatással, másrészt fegyelmező gyakorlatokkal és gépápolással telt el. Ebéd után egy kicsit pihentünk és már újból a rajt helyen róttük a köröket, hozzászokva szép lassan a kormányok működéséhez s a motor búgásához. Az egyetlen disszonens hang csupán az oktató úr hangja volt, aki igen gyakran túlharsogta még a 100 lóerős SH 12 hangját is.

Amilyen ütemben szívta magába ruhánk a jól ismert benzin-benzol illatot és amilyen mértékben lett olajfoltos a szerelő-kezeslábasunk, olyan mértékben haladtunk a repülésben is. Ha pedig néha egy kis kényszer szünet következett be, rögtön a *Sárkánytan, Motortan, Repülőtér-rend* vagy a *Légi jog* című könyveket vettük kezünkbe. De ha az akadály elmult, azonnal repülni rohantunk.

Repültünk szélben, esőben, hidegben és ha a gép megállt, nem egyszer kaptunk izgatottan az arcunkhoz megnézni, hogy bőrünk a helyén van-e és próbáltuk dermedt arcizmainkat némileg helyre masszirozni.

A *munka* gyors tempóban haladt, a növendékek közel jártak az egyedül repülés nagy pillanatához. Az oktató úrra a varázslóknak kijáró tisztelettel néztünk.

Egy reggelen aztán elkövetkezett a nagy pillanat. Az oktató úr kiszállt a gépből s egyik bajtársunknak néhány atyai tanácsot adva, egyedül indította útnak. Elszorult a szivünk. Erre vártunk, dehát ugye, mégis... hiszen tetszik érteni? Komoly dolog ez. Aggódva figyeljük. Szorongó pár perc... az utolsó forduló. Most elveszi a gázt, megközelíti a földet... most... nincs semmi baj! A gép kicsit megemeli a fejét s már a földön fut. — Éljen! Sikerült! — Kimondhatatlan jóérzés, a győzelem érzése tölt el bennünket és úgy örülünk az első repülő bajtársunknak, mintha csak mi lennénk.

Az oktató úr gratulál és mond még mást is, de bajtársunk ezt már alig hallja, mert harcos kannibálokra emlékeztető üvöltéssel rárohanunk és jól elagyabugyáljuk, helyesebben: felavatjuk.

Igy volt ezután már mindennap. Egyedül repülés, oktatói szónoklat, avatás. Közben, persze, megszületett az első *kraxni.* Nem az én rajom, hanem a 2-ik raj egyedül repülő növendéke a leszállással kapcsolatos manövrirozást kissé korán fejezte be. Mintegy 5—6 méter magasan lehetett, a gép elvesztette a sebességét és *leliftelt.* Nagy recsegés hallatszott és szegény gép, a tollfosztott libához hasonlóan, leeresztette szárnyait. A futómű berogyott s a feladat nélkül maradt kábelek, mint megannyi idegszál, lógtak a levegőben.

Sérülés nem történt, bár megvagyok róla győződve, hogy ha azok a szemre-

hányó tekintetek, amelyek a gép vezetője felé irányultak csak egytized részben is öltek volna, szegény abban a pillanatban nincs már az élők sorában. Ez természetes is. Hiszen csak a szülő ragaszkodik úgy a gyermekéhez, mint mi ragaszkodunk gépeinkhez és ha egyet elvesztünk, nemcsak szomorúak, de haragosak is vagyunk. Hogy az oktató úrtól mit hallgattunk az eset után, arról jobb nem beszélni.

Ám egyszercsak felavattuk az utolsó növendéket is. A tanfolyam véget ért. És a Beszkárt S. E. repülőszakosztályának tíz növendéke ezuttal utoljára sorakozott fel az oktató úr előtt, hogy búcsúszavait meghallgassa. Bizony elérzékenyültünk valamennyien és amit akkor nem tudtunk volna elmondani, most mondom el mindannyiunk helyett: — Nem felejtettük el a kapott oktatást, a jótanácsokat és vállalatunk segítségével, egyénileg is, minden tudásunkkal azon leszünk, hogy az országépítő munkából méltóan vegyük ki részünket, hogy a magyar szárnyak büszkén repülhessenek új, magyar diadalok felé.

Hambalkó Géza.



A „Szolnokmegyei Repülő Egyesület" beszámolója az 1938. évről.

Az 1938. évi szeptember hó 17-én tartott ünnepélyes hangár és gépavató ünnepségünk óta egyesületünk nem hallatott magáról, elsősorban a mult év őszén bekövetkezett világtörténelmi jelentőségű események következtében több hónapos kényszerpihenőre voltunk kárhoztatva, másrészt a kényszerpihenő következtében oly rendkivüli sok munka halmozódott fel, hogy az egyesület »irodalmi tevékenységét« teljesen kimerítette a hátralék feldolgozása. Amikor a hátralék feldolgozásáról beszélünk, valójában helytelen kifejezést használunk, miután helyesen a »ledolgozást« kellett volna írnunk, ugyanis egyesületünk irodai tevékenységét most teljesen az meriti ki, hogy megfelelő anyagi fedezetet teremtsen elő azoknak a tartozásoknak fizetésére, melyeket az egyesületünk a komoly és célravezető repülő-oktatás érdekében, de a kilátásba helyezett nagymérvű hivatalos támogatás reményében tett.

Vármegyénkben sajnos nem sikerült keresztülvinni azt, ami Csongrád vármegyében oly fényes sikerrel bevált, hogy a Vármegye és községei által a Magyar Repülés céljára megszavazott összegek 50 százaléka közvetlenül a vármegyét reprezentáló Szentesi Cserkészrepülők pénztárába folyik be, — amely tény mellett nevezett testvér egyesületünk még igen sok és komoly összeget kitévő egyéb állandó és biztos jövedelmi forrással rendelkezik.

Igy azután elképzelhető az a nehéz helyzet, melyben egyesületünk van és amelyből most szeretne kimenekülni.

De térjünk rá a mult évi beszámolónkra.

Az 1938-as évet, egyben a farsangi idényt január 5-én megtartott »Repülőbál«-lal kezdtük meg, mely nem csak szolnoki repülő növendékeket, de az addig teljesen érdektelen tömegeket is megmozgatta és az elért nagy erkölcsi és kisebb anyagi siker mellett a repülés komoly propaganda eszközének bizonyult. A nagy sikeren felbuzdult rendező gárda magának akarta a farsangzáró napot is megkaparintani, ezért március 3-án a Városi Színházban »Repülő kabarét« rendezett és utána táncestélyt a közismert »Tisza Szálló«-ban. Ennek a kabarénak a sikere, — melyben a város színe-java fiatalsága szerepelt, — még nagyobb és ezuttal hála Istennek, — anyagiakban is komolyabb eredménye volt.

A július 3-án megrendezett szolnoki »Repülő nap« megmozgatta a város apraja nagyja és a programmon szereplő bemutatók, — melynek főszereplői a BSE, MSrE, MAVAERO és Beszkárt repülői mellett a szolnoki légvédelmi tüzérség voltak, — nemcsak a helyszínen megjelent több ezres tömegekben, a helyszinről adott rádióközvetítés folytán az egész ország rádió hallgatói lelkében kitörölhetetlen nyomokat hagyott.

Rendkívüli sikerű volt az 1938. szeptember 17-én tartott hangáravató és repülőgépkeresztelő ünnepségünk, melynek során vendégeink között üdvözölhettük vitéz Horthy István min. tanácsos, dr. Ember Sándor országgyűlési képviselő és Ladomérszky Dezső százados urakat, akiknek neve a magyar repülés történetébe arany betükkel lesz beírva és akiket a szolnoki repülők igaz barátjának ismertünk meg. Az avató és keresztelő ünnepséggel kapcsolatban egyesületünk oktatója, Schneider Emil, az újonnan megkeresztelt Szittya II. tipusú »Ezüst sirály« nevű géppel végzett bemutató repülést, majd a növendékek bemutatták az alföldi csörlő-rendszerű kiképzés minden mozzanatát, amikor vitéz Horthy István felszállt a Bückerjével és lélegzetelállító bravuros mutatványokkal bűvölte el a megjelenteket és közöttük a vármegye szine-javát képviselő urakat, akik addig el sem tudták képzelni, hogy mire képes egy bravuros repülő. Sajnos, hogy a bemutató programmján szereplő vitéz Bogyay Kamill cs. százados, szentesi cserkészrepülő ugyanazon idő alatt végzett elismerésre méltó Vöcsök repülése nem nyerhetett annyi figyelmet, mint amennyit megérdemelt volna.

Egyesületünknek egyébként 1938. évben ez volt az utolsó nyilvános megmozdulása, miután az azután elkövetkezett mozgalmas idők a vezetőség aktiv tagjait más elfoglaltság felé vezényelte, a repülőterünket és hangárunkat pedig magasabb célok érdekébe igénybevette.

A nyílvános jelentőségű megmozdulásunkon kívül nem hallgathatjuk el egyesületünk szerepét az országos, — inkább az alföldi repülés fejlesztése és megteremtése körüli munkában sem. Egyesületünk, mint az alföldi csörlőrendszerű repülés megalapozói mindenkor a legnagyobb készséggel és minden ellenszolgáltatás nélkül állt rendelkezésére a mult évben megindult alföldi repülőéletet képviselő új repülő egyesületeinknek, egyesületünkben nyertek kiképzést az azóta oly nagy jelentőségre szert tett szentesi Cserkészrepülők, egyesületünknél nyertek kiképzést a szegedi repülők segédoktatói és csörlőkezelői, egyesületünk rendszere és felszerelése volt minta a fentieken kívül a kecskeméti repülőknek is.

Készséggel álltunk rendelkezésre mindenkor minden repülés érdekében megindított helyi, vagy országos jelentőségű munkánál, így különösen az 1938. július 10-től augusztus 10-ig Esztergomban megtartott oktatói tábor során, mikor Schneider Emil vezető oktatónk és Sztipits Albert műszaki vezetőnk mellett minden ellenszolgáltatás nélkül bocsátottuk csörlő-autónkat, szállító kocsinkat és gépünket a tábor parancsnokság rendelkezésére. Ugyanígy bocsátottuk már több ízben rendelkezésre csörlő-autónkat és szakképzett csörlő kezelőnket, — üzemanyag és készkiadás megtérítése mellett, — a Budapest környékén most meginduló síkvidéki vitorlázó repülő kiképzés céljára.

1938. év folyamán megalakítottuk a Hegyvidéki csoportunkat, mely Budapesten a Hármashatárhegyen fejt ki működést vitéz Hefty Frigyes pilóta-főoktató országos tekintélyű szakértő vezetése mellett. Egyébként ezen csoportunk megalakításával azt kívántunk lehetővé tenni, hogy egyesületi tagjainknak ne csak a síkvidéki repülés elsajátításához, de a nagyobb lehetőségeket rejtő hegyvidéki repüléshez is nyiljon lehetőségük.

Végezetül a mult évi beszámolónk megvilágítására álljon az alábbi kis statisztika, mely összehasonlításul szolgálhat az elmult évek teljesítményéhez és eredményéhez.

	1935.	1936.	1937.	1933.
Növendékek száma	11	27	48	73
Üzemnapok száma fél napok is számitva	4	28	80	104
Felszállások száma	40	590	1567	2282
Repült idő	30 p 02 mp	4 ó 29 p 40 mp	14 ó 58 p 34 mp	20 ó 05 p 24 mp
Viszgák száma		7	36	48
Gépállomány	1 Zögling	2 Zögling 1 csörlőautó	2 Zögling 1 csörlőautó 1 terepkocsi 1 szállítókocsi	2 Zögling 1 Tücsök 2 Vöcsök 1 Szittya 2 csörlőautó 2 terepkocsi 2 szállító „

Növendékeink közül 7 »C« vizsgás, 26 »B« vizsgás, 24 »A« vizsgás, a többi pedig kezdő.

Amint a fentiekből kitünik, az elmult 1938-as esztendő nyom nélkül nem ment el egyesületünk fölött, miután ebben az évben vált lehetővé, hogy gépparkunkat a legszükségesebb mértékre emeljük, az óriási anyagi erőfeszítéssel felállított hangárunkban elhelyezett gé-

pekkel és a két darab csörlőautóval, — melyik közül az egyik Auburn gyártmányú gépet Sztipits Albert műszaki vezetőnk eredeti elgondolásával kettős dobbal szereltünk fel, — lehetővé vált a rendelkezésre álló idő alapos kihasználása és a hétköznap délutános felhasználása.

Egyesületünk vezetősége és növendékgárdája tele munkakedvvel és ambicióval indult neki az 1939-es esztendőnek, aminek tanuljelét adta már akkor, amikor a koraeleji idényre tekintet nélkül f. évben 3 darab »A« vizsgát és 3 darab »B« vizsgát produkált.

Beszámolónkat azzal zárjuk, hogy bizunk azoknak az anyagi nehézségeknek az elhárításában, melyek időlegesen szinte reménytelenné teszik a repülő üzemünk fenntartását és hogy az 1939. évről készítendő beszámolónk során már több és jobb eredményről adhatunk számot.

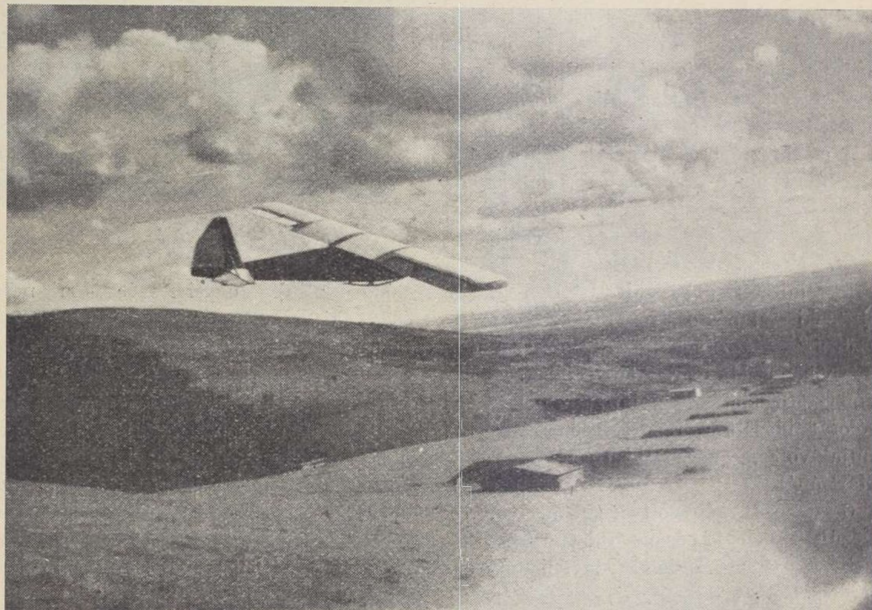
Dr. Pándi Gyula
főtitkár.



A gyöngyösi vitorlázó repülők

megkezdték a tavaszi munkát

Az utóbbi időben aránylag keveset hallottunk a gyöngyösi Pipis-hegyiek munkájáról. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a híres gyöngyösiek nem dolgoznak.



A gyöngyösi lankás felett.



A Gyöngyös 33. indulás előtt.

Átmeneti nehézségek ellenére szorgos munka folyik a Pipis-hegyen, ahogy azt képeink is bizonyítják.

A növendékek száma is állandóan nő s hisszük, hogy a pillanatnyi nehézségek leküzdése után ismét a régi nagy üzemnapokról hallhatunk a Pipis-hegyről.

Janka Zoltán és *Kertész* László szorgalmas munkája nem veszett kárba. Ott, ahol minden adottság megvan: jó terep, kiváló emberanyag, megértés és támogatás, szükséges géppark, ott egy kis lendülettel újból szép eredmények érhetők el.

Várjuk a gyöngyösi eredményeket és a beszámolót!



Gróf Teleki Pál miniszterelnök Rotter Lajos kiséretében a Hármashatárhegyen.

Eredményeső a Hármashatárhegyen

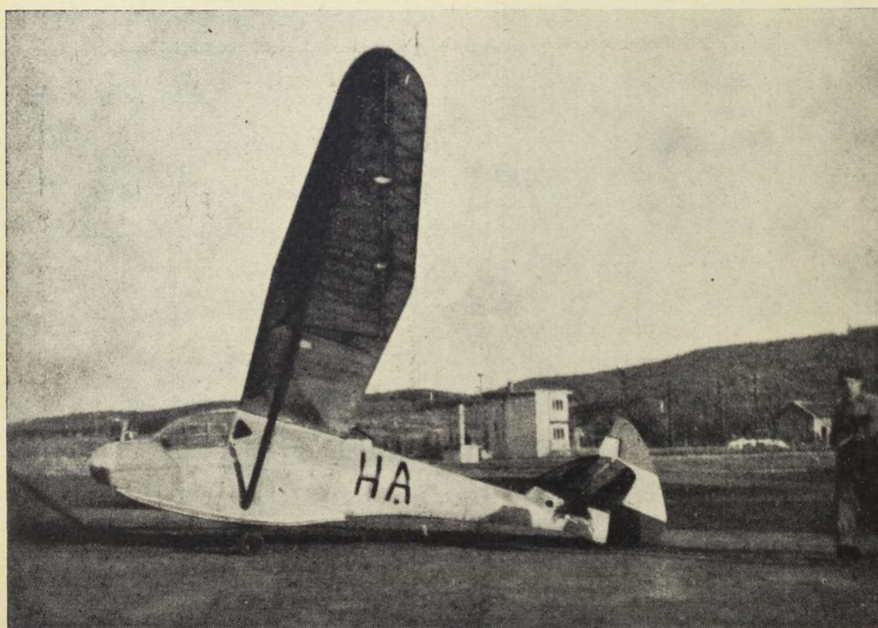
Nagy napjuk volt vasárnap vitorlázórepülőinknek. Az élénk tavaszi széljárásban egymásután szálltak fel az ismert magyar sportrepülők gépeikkel, hogy egy-egy rekorddal gazdagítsák a magyar aviatika eredmény-statisztikáját.

A cserkészrepülők hármashatárhegyi telepe állott az események középpontjában, ahol a korareggeli órákban megjelent már a Légügyi Hivatal szakértőbizottsága. Később megérkezett gróf Teleki Pál miniszterlenök, akit Ulbrich Hugó műszaki főtanácsos, a Magyar Cserkész Szövetség társelnöke és Rotter Lajos mérnök, a Magyar Aero Szövetség alelnöke fogadott. A miniszterelnök másfélórát időzött a repülőtárborban és tanuja volt a nagyteljesítményű gépek startjánál.

Összesen 16 gép volt üzemben, amelyek közül 8 gép impozáns rajrepülést végzett. Figyelmet érdemlő egyéni teljesítmény fűződik Monori-Kovács Jenő nevéhez, aki a »Karakán«-on Nagykőrösig repült. Dr. Demény László, Némedi József tanár és Sárvári pilóta 5 órás teljesítmény-repülést végzett. Tasnádi László a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület elnöke a »Nemere« nevű nagyteljesítményű gépen 2500 méter magasságra emelkedett és a román határ közelében lévő Mezősár községnél ereszkedett le. Tasnádi tehát Budapestről több mint 200 km-t repült. Szabó István Budaörsről Szolnokra érkezett »Testvériség« gépével. Szokolay műegyetemi gépével 182 kilométeres repülés után Békésen landolt.

A magyar aviatika egyik kitünősége, Stef Tibor, az ismert nevű mérnök-pilóta, vasárnap délben 11 óra 45 perckor ült fel »Táltos« nevű vitorlázógépére, hogy célrepülést végezzen. Stef Arad mellett Borosjenőn szállt le román területen s 250 km-es távolságot repült.





Az új Szittya a budaörsi repülőtéren.

Starthoz állt az uj Szittya

Az új *Szittyá*-t az elmult napokban repülték be a budaőrsi repülőtéren. A gép *Rubik* Ernő kiváló repülőgépkonstruktőrünk munkáját dicséri.

A repülőgép földi kiszolgálása

különös tekintettel a motoros gépekre

Irja: Subay József.

Repülőműszerek ellenőrzése és kezelése

1. Repülőműszerek megkivánt pontossága.

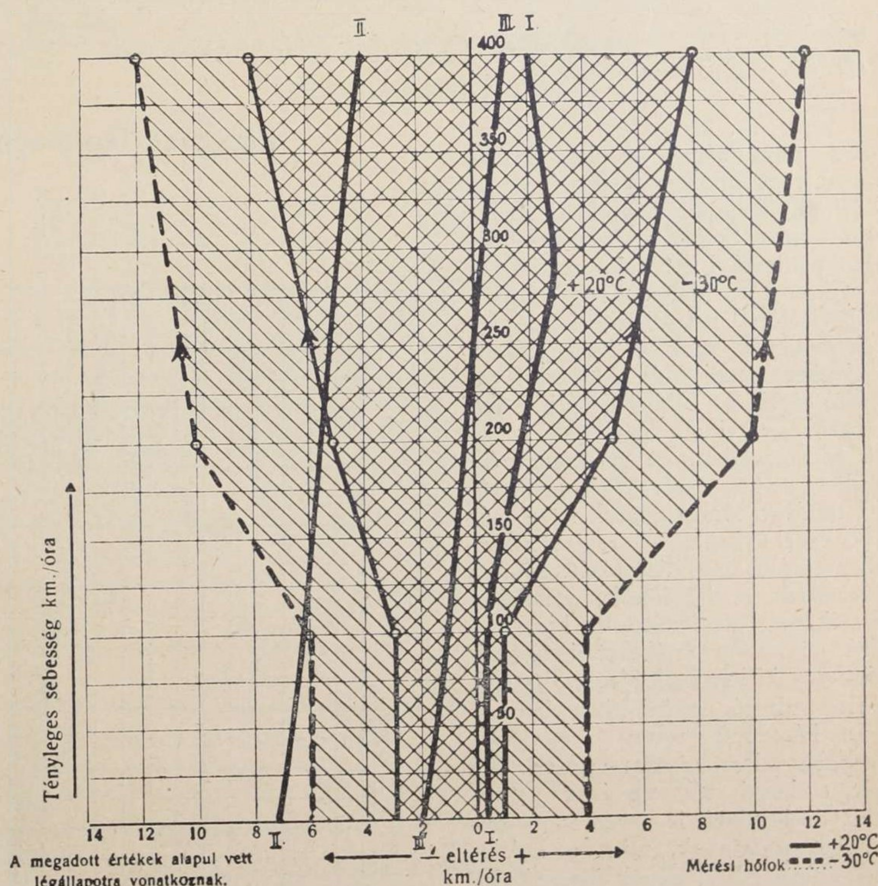
Sok vitára adott már okot az a kérdés, hogy a különböző repülőműszerek mikor tekinthetők pontosnak; mily pontatlanságig lehet még azokat gépeinkben használni, mily nagy pontosságot lehet és kell a gyáraktól, illetve szállító cégektől megkövetelni? Ugyanis a műszerek legtöbbjének leglényegesebb eleme rugalmas fémdoboz, csőrugó (Bourdon-cső), vagy rugalmas lemez (membrán); mindegyikben van tekercsrugó, vagy lemezrugó. Ezeket nem lehet úgy beszabályozni, összehangolni, hogy a műszer a szükséges mérési-határértékeken belül minden értéknél tökéletes pontossággal jelezzen. A rugók idővel elernyednek, tehát idővel a műszer pontatlansága is változik. A külső levegő hőmérsékletének, némely műszernél a légnyomásváltozásnak befolyását sem lehet teljesen kiküszöbölni. (A légköri változások hatását kiküszöbölő szerkezeteket, berendezéseket egyik későbbi cikkemben, az egyes műszerek ismertetésénél fogom tárgyalni.) Az eltérések a tényleges értéktől (a pontatlanság) azonban csak akkorák lehetnek, hogy gyakorlatilag ne okozhassanak zavarokat, tévedéseket. Pontatlanabb műszert ne használjunk, mert esetleg kisebb zavart, bajt okozhat, ha hiányzik az illető hibás műszer; viszont műszer megrendelésénél a gyakorlati pontosságnál nagyobbat követelni szükségtelen, ezzel csak a műszer árát növeljük, anélkül, hogy a nagy pontosságnak hasznát vennénk.

Hol vannak azonban ezeknek a megengedhető pontatlanságoknak (tűréseknek) a határai? Általában a műszerészek sincsenek tisztában azzal, hol, milyen értékeknél legyen legpontosabb a műszer. Gyakran kellett rosszul beállított — különben jó — műszert visszavetni. Pl. a régebben szállított sebességmérők 300 km/óra sebességnél tökéletesen pontosak voltak, viszont a gépeink átesési, veszélyes sebességértékeinél, a 80—100 km/óra sebességnél kb. 25 km/óra sebességgel többet mutattak. Máskor a távhőmérők a fontos 80—90° C-nál 6—8° C-al kevesebbet mutattak, 20° C-nál pedig nem volt eltérés. Ezeket a hibákat a pontatlansági görbe megfelelő eltolásával, kis állítással ki küszöbölni.

Az egyik alakulat pl. javításba küldött műszert, melyet néhány nappal előbb szállított le a javítóműhely, gondos ellenőrzés után. Ujbóli ellenőrzésnél is kifogástalannak találtam. Érdeklődésemre közölték, hogy »a hőmérő 100° C-nál 3° C-al többet, viszont 20° C-nál 2° C-al kevesebbet mutat, ha az eltérés állandó lenne, a műszert tudnánk használni, mert az ismert eltérést mindig hozzá kell adni, illetve le kell vonni a leolvasott értékből, így viszont csak papiron lehet kiszámitani a hőfokot«. Már pedig az ilyen műszer még jónak mondható, ily mértékü pontatlanság következtében sem berágódás, sem túlmelegedés nem állhat elő.

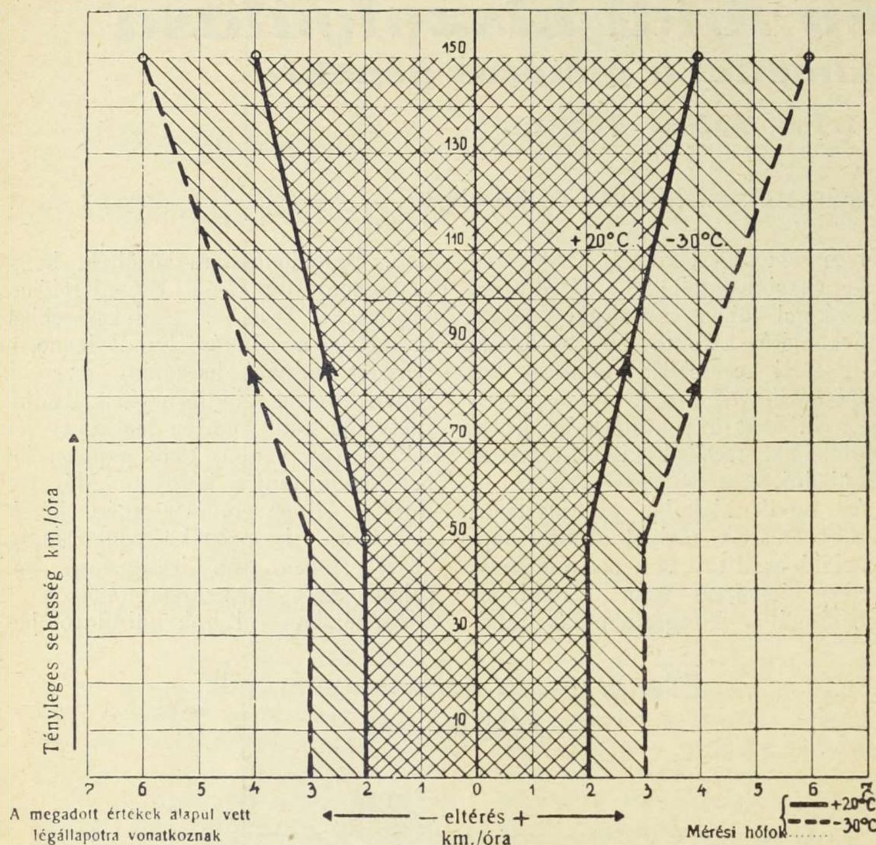
Módomban volt sok külföldről be-

Ellenőrző lap sebességmérőhöz. /400 km/óra/



1. ábra.

Ellenőrző lap sebességmérőhöz.
/160 km/óra/



2. ábra.

hozott, főleg német és olasz gyártmányú repülőműszer pontosságát ellenőrizni. A mért adatokból összeállítottam a külföldi műszerek átlagos pontossági értékeit, ezekből és a műszerek rendeltetésének figyelembevételével megállapítottam, melyek lehetnek azok a határértékek, amelyeket meg kell követelni a gyártó cégektől. Több külföldi, utána a hazai gyáraknak megküldtem az általam megállapított pontossági értékeket, ezeket a cégek elfogadhatónak találták. Hazai gyárak is — már saját érdekükben is — többször kérték a tűrések megállapítását. Inkább igyekeznek az itt közölt, vonalasan (grafikusan) meghatározott, kissé szigorú pontossági értékeket betartani, minthogy ki legyenek téve az átvevők esetleg változó, egyéni kivánságainak és a kész műszereken kénytelenek legyenek változtatásokat végezni. Ma már a hazai műszergyárak pontosabb, de legalább is egyenrangú műszereket gyártanak, mint a külföldiek, nincs többé okunk idegenkedni a magyar műszerektől.

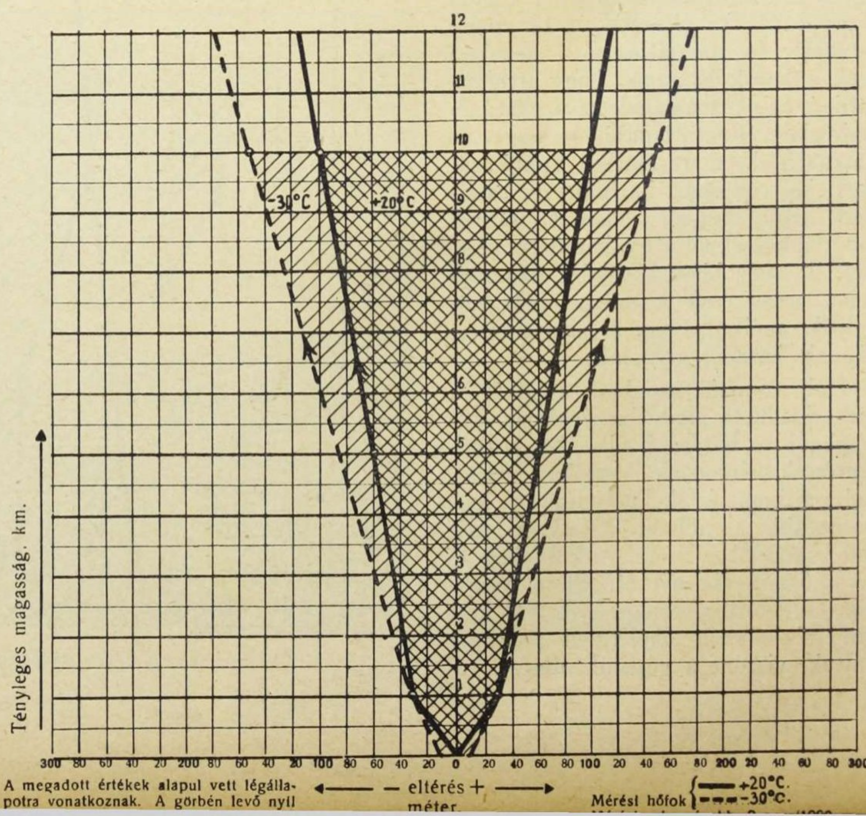
Az ábrákon a függőleges tengelyen a tényleges (az ellenőrző műszereken leolvasott) értékek vannak felrajzolva, a vízszintes tengelyen pedig az ellenőrzött műszer eltérései ezektől. Amíg a műszer pontatlansága a teljes vonallal határolt keresztben is vonalkázott terület eltéréseinél kisebb, a műszer jó, használható; nagyobb pontatlanságú műszert ki kell építeni, illetve nem lehet átvenni. Nagy hidegben a műszerek pontatlansága általában növekszik. —30° C-nál még megengedhető eltéréseket a szaggatott vonal határolja.

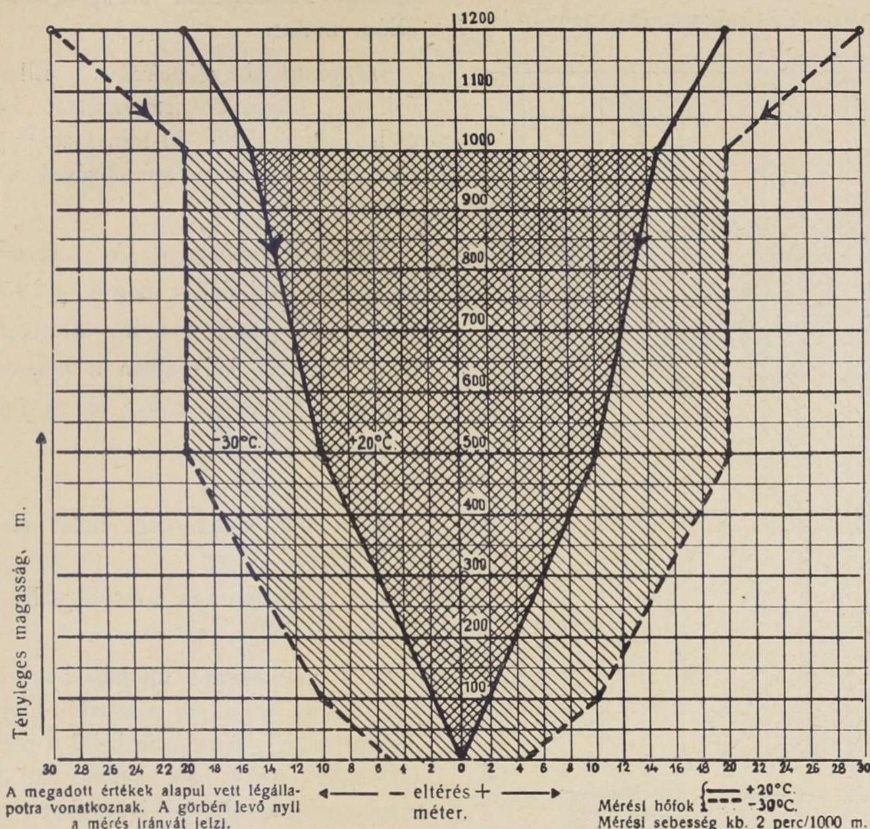
Az 1. sz. ábrán a Pitot-csöves sebességmérők megkivánt pontosságát láthatjuk, ezen pl. az egyik I.-el jelzett műszer, +20° C mérésnek megfelelő pontatlansági görbéje értelmében jó, míg a II.-vel jelzett műszer nem használható, mert 200 km/óra és 0 sebességi értékek között, megengedhetőnél nagyobb pontatlansággal jelez. Egy csavar állításával a pontatlansági görbe III-mal jelzett helyzetbe hozható, ekkor már megfelel a műszer.

Pörgettyűs műszerek pontossága.

a) *Műhorizont.* 1200—1400 mm vízoszlopnak megfelelő nagyságú szívás elérésétől számított 2 perc alatt a műszernek működőképesnek kell lenni, tehát a horizont vonalnak, il-

Ellenőrző lap magasságmérő- és íróhoz.





4. ábra.

letve repülőgépvonalnak vízszintesbe kell állani. A műszer egyik oldalra 90°-nyira ledöntve, utána vízszintesbe hozva, másik irányba ugyanígy ledöntve és visszahozva vízszintesbe, majd előre döntve 70°-ig és alaphelyzetbe visszaállítva, utána ugyanily mértékig hátra, hosszirányba döntve és visszaállítva, végül egyidejűleg oldalirányba 90°-ig és hosszirányba 70°-ig bedöntve és utána vízszintesbe hozva, a jelzővonalnak azonnal, akadozás nélkül követnie kell a mozgást, illetve mindig azonnal vissza kell térnie alaphelyzetébe.

Szívás kikapcsolása után a pörgettyűnek még legalább öt percig forognia kell.

b) *Irányjelző.* Két percnyi, 1200—1400 mm vízoszlopnak megfelelő nagyságú szívás után a műszernek működőképesnek kell lennie. Ezután ha a zárógombbal a műszert valamely értékre beállítjuk és a gombot kihúzzuk, 15 perc alatt a műszer a beállított értéktől legfeljebb $\pm$ 3° eltérést mutathat.

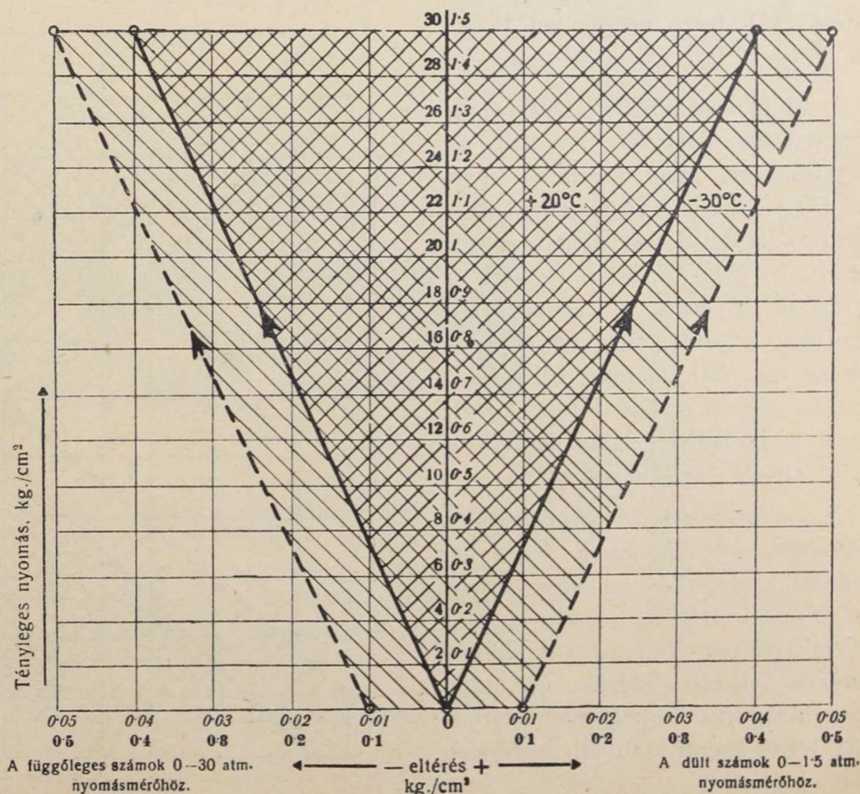
A műszert újbóli beállítás után, egy perc alatt teljesen (360°-kal) körülforgatva, az eredeti értéktől legfeljebb $\pm$ 2° eltérést mutathat. Ugyanezeket a vizsgálatokat oldal- és hosszirányba 90°-ig bedöntött helyzetben végezve, az eltérés a fent megadott $\pm$ 3, illetve $\pm$ 2°-nál nagyobb nem lehet.

A zárógomb kihúzása ne mozgassa el az irányrózsát.

Szívás kikapcsolása után a pörgettyűnek még legalább öt percig forognia kell.

c) *Távirányítű.* Három percnyi 400 mm vízoszlopnak megfelelő nagyságú szívás után a műszernek működőképesnek kell lennie. Az irányadó karjának forgatásával beállítjuk az (anya) iránytűt oly helyzetbe, hogy az iránymutató (ha több kapcsolódik az iránytűhöz, úgy mindegyik mutatója középhelyzetbe álljon be. Az irányadó most leolvasott értékét vesszük kiindulási értéknek.

Anyairánytű ellenőrzése: Elforgatva az irányadón keresztül az anya-



5. ábra.

10 mp alatt vissza kell térnie nyugalmi alaphelyzetébe, amit az iránymutató mutatójának középhelyzetbe állása mutat.

Iránymutató ellenőrzése: Ellenőrizzük, hogy az iránymutató két szélső kitérése 50—50 mm vízoszlopnak megfelelő nagyságú szívásnál következik-e be?

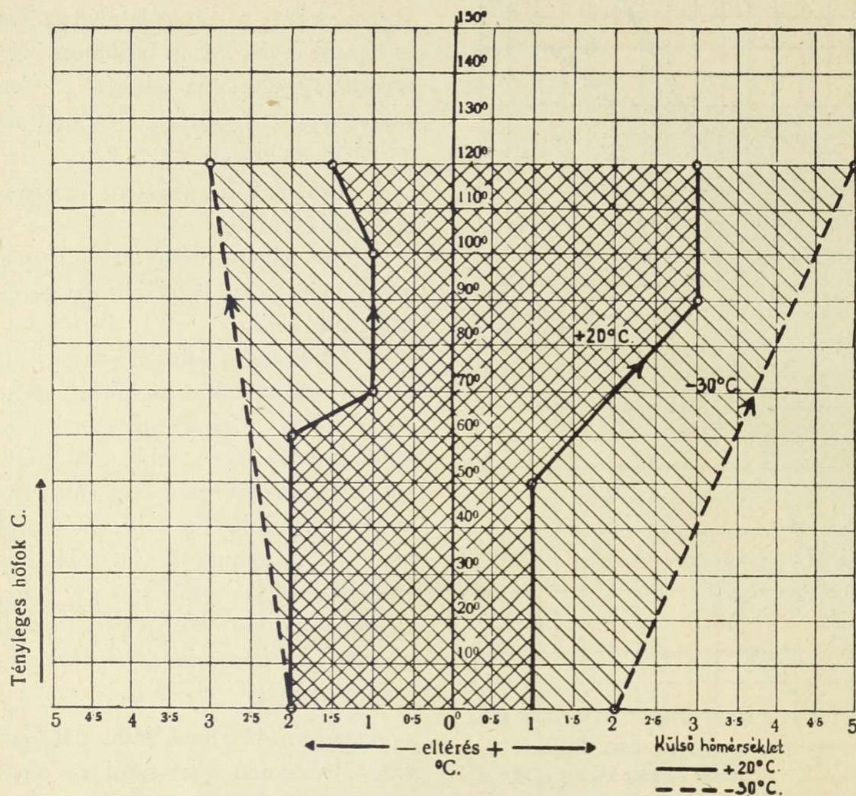
Irányadó pontossága: Az irányadó holtjátéka ne haladja meg a ± 2°-ot. A rögzítő pecek annyira szorítson, hogy bármely helyzetben a műszert rázásnak alávetve, a kar el ne fordulhasson.

*

A repülő műszerektől tehát meg kell kívánni, hogy

1. a pontatlansága a megengedhető értékeken belül legyen,

2. a pontosságát állandó használat mellett is minél hosszabb ideig megtartsa, egy üzeméven belül a pontatlanság értéke nem lépheti túl a megengedhető eltérési határokat.

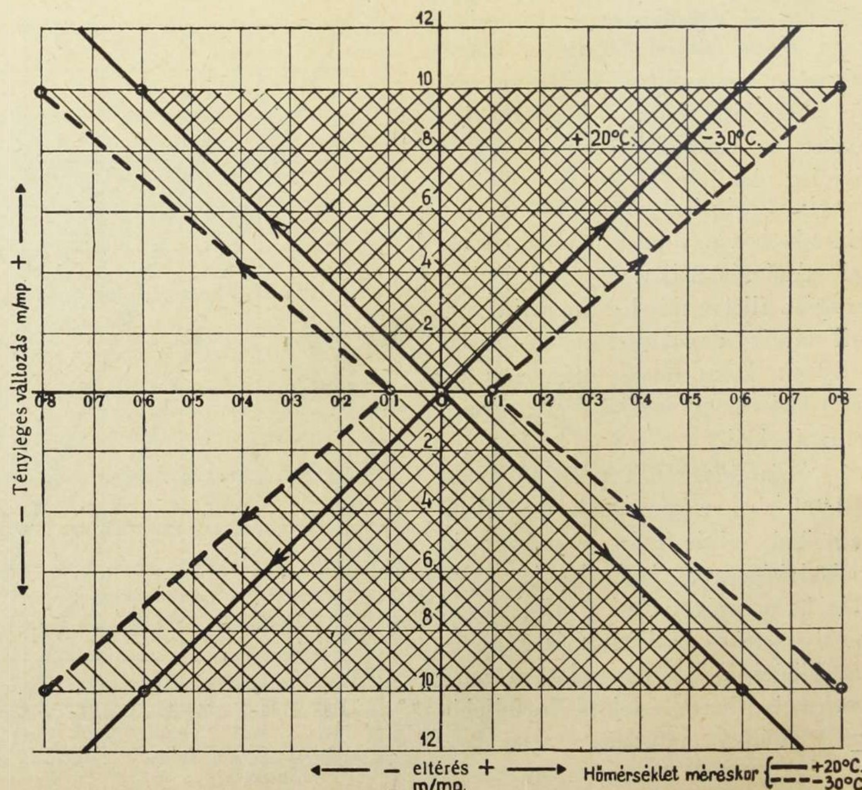


6. ábra

iránytűt ± 25°-ra a kiindulási értéktől, ezen elfordulásnak az iránymutató jobbra, ill. balra végzett teljes kitérése kell, hogy megfeleljen. Hibahatár ± 3°.

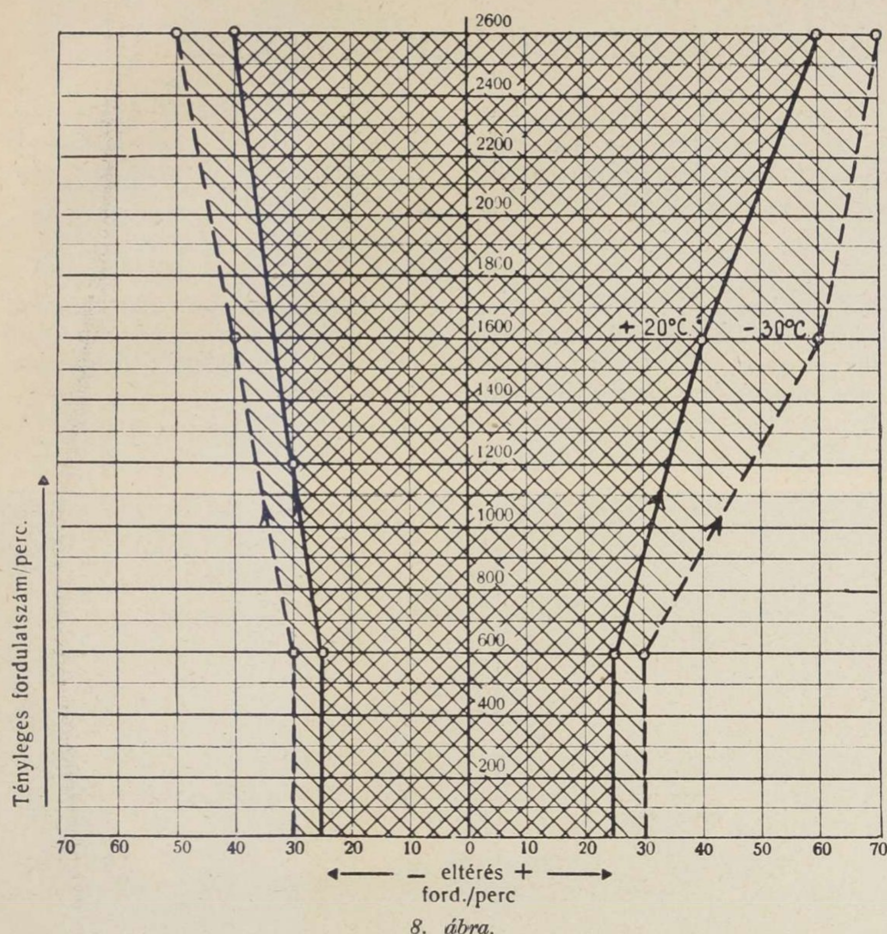
A kiindulási értéktől 180°-ra elforgatva az irányadón keresztül az anyairánytűt, ezen elfordulás után az iránymutatónak újra vissza kell térnie a középállásba. Megengedhető eltérés ± 2°. Ettől az értéktől ± 25°-ra elforgatva az irányadón keresztül az anyairánytűt, ezen elfordulásnak az iránymutató balra, ill. jobbra végzett teljes kitérése kell, hogy megfeleljen. Ekkor legfeljebb ± 3° eltérés engedhető meg.

A mágnesrendszer örvényáramú csillapításának ellenőrzése: Ha a kiindulási helyzetben az anyairánytű mágnesrendszerét egy mágnesrúddal kilendítjük annyira, hogy az iránymutató teljesen kitérjen és utána magárahagyjuk, a mágnesrendszernek egy teljes lengés után, ill. legfeljebb



7. ábra.

Ellenőrző lap fordulatszámjelzőhöz.
/2500 ford./perc /



8. ábra.

3—5 évvel ezelőtt a hazai gyárak műszereiknél már be tudták tartani a megkivánt pontosságokat, azonban a membrános műszerek (magasságmérők, sebességmérők) idő előtt elromlottak, mert a membrán anyaga nem volt megfelelő. Ma már e szempontból is kiválóak a magyar műszerek.

Gyakran előfordult, hogy valamely műszert pontatlan jelzés miatt kiépítették a gépből és javításba küldték, pedig a pontatlanság oka nem a műszerben, hanem a rossz beépítésben vagy hibás tartozékakaiban volt. Sebességmérők például, ha a távvezeték hamis levegőt kap valahol (leginkább a megrepedt, elernyedt gumikarmantyúknál), ha a mérőfejbe (Pitot csőbe) piszok került, ha ez nincs megfelelő helyre felszerelve, ha a nyomott légvezeték nincs bekötve, nem jeleznek helyesen. A magasságmérő és variométer háza nincs helyesen a statikus nyomás vezetékébe bekötve, ha a házuk (úgyszintén a távirányтű iránymutatójánál is) tömítetlen, pontatlanul fognak jelezni.

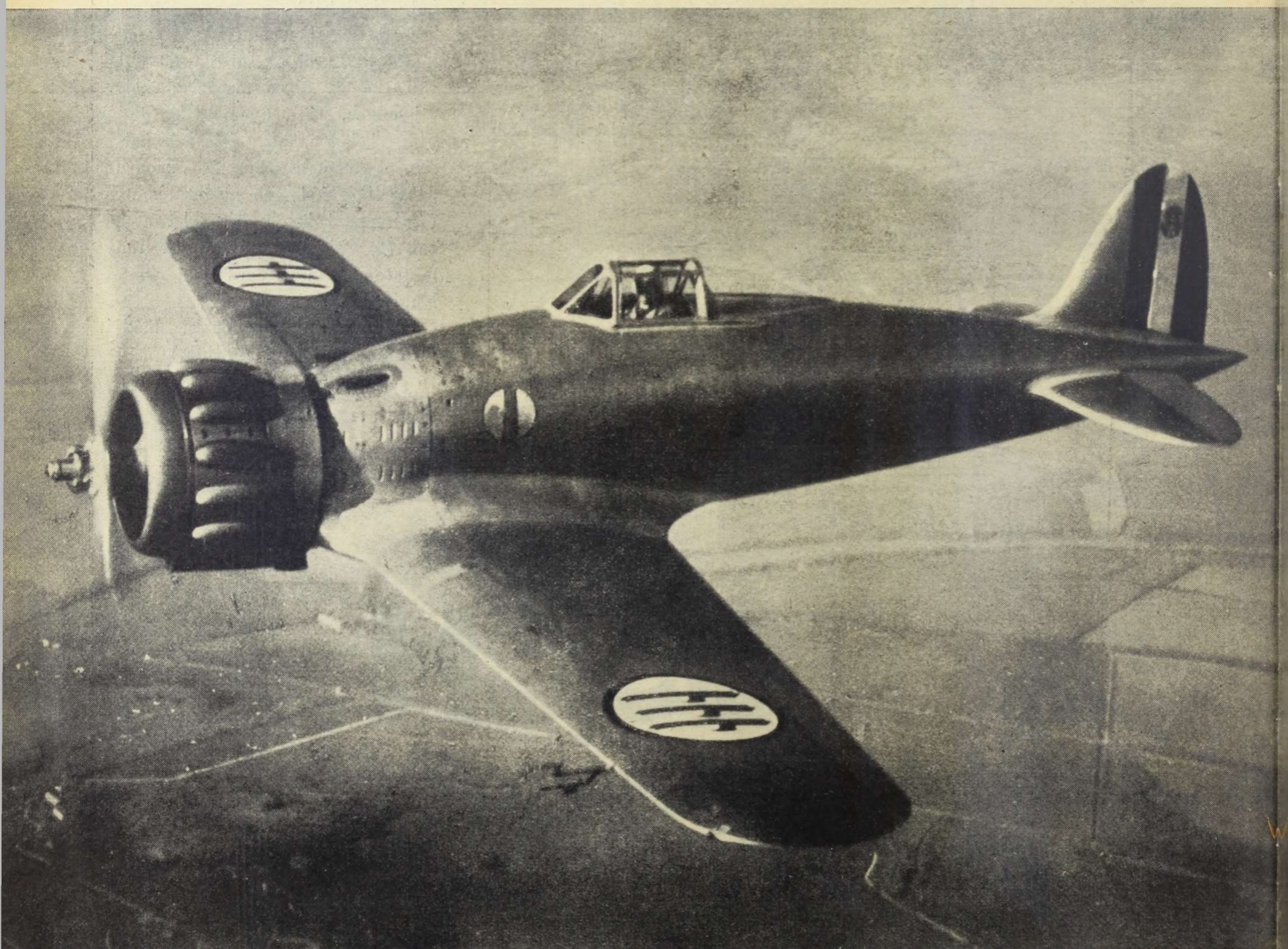
(A műszerek ellenőrzési módját jövő számunkban közöljük.)

Az olasz repülőgépipar legújabb típusai.

Az alábbiakban ismertetjük a kiváló olasz repülőgépipar legújabb termékeit, melyek egyrésze a katonai, másrésze a polgári repülés terén mutatott fel kiváló teljesítményeket. Az olasz repülőgépipar ma már olyan hatalmas lendülettel fejlődik s olyan magas fokon áll, hogy világviszonylatban a legelsők között foglal helyet. Baráti kapcsolataink is szükségessé teszik, hogy az olasz géptipusokat ismerjük.

A Macchi C. 200.

együléses vadász, aerodinamikailag tökéletes formákkal. Fesztávolsága 10.58 m, hossza 8.196 m. Motorja 14 hengeres Fiat A. 74. R.C. 38., 3800 méteren 850 lóerőt teljesít. A gép legnagyobb sebessége 505 km/óra, leszállósebessége 125 km/óra. 6000 méterre 6 perc 30 mp alatt emelkedik. Szolgálati magassága 10.400 méter.

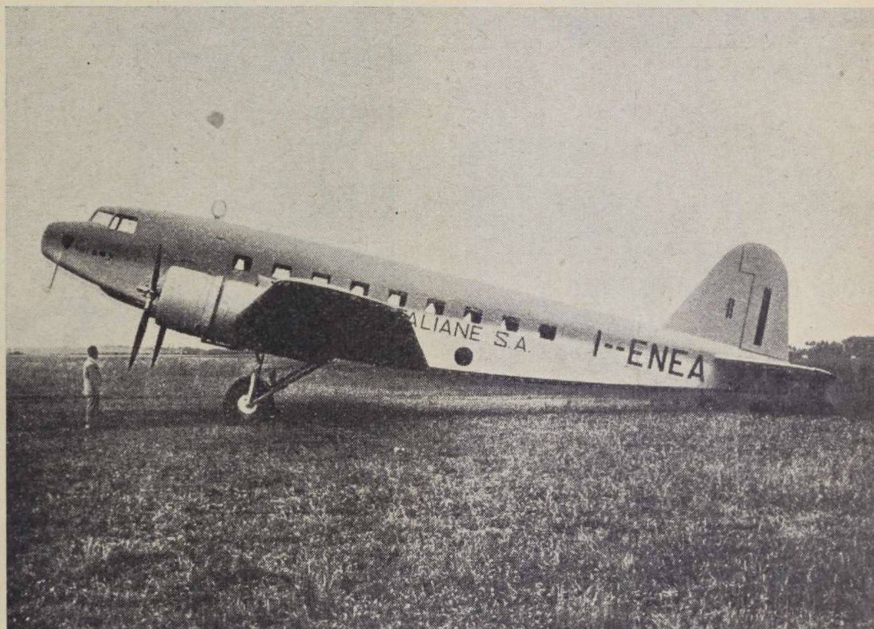


MACCHI C. 200. VADÁSZ.



Fiat „CR. 42." vadászgép

Fesztávolsága 9.700 m, hossza 8.265 m. Legnagyobb sebessége 400 méteren 450 km/óra, leszálló sége 122 km/óra. 6000 méter perc 20 mp alatt emelkedik. L újabban a Fiat A. 74. R.C. 38. kettős csillagmotorral szerelik fel, mely 3800 méteren 840 lóerő teljesítményü. Szolgálati magassága 9700 méter.



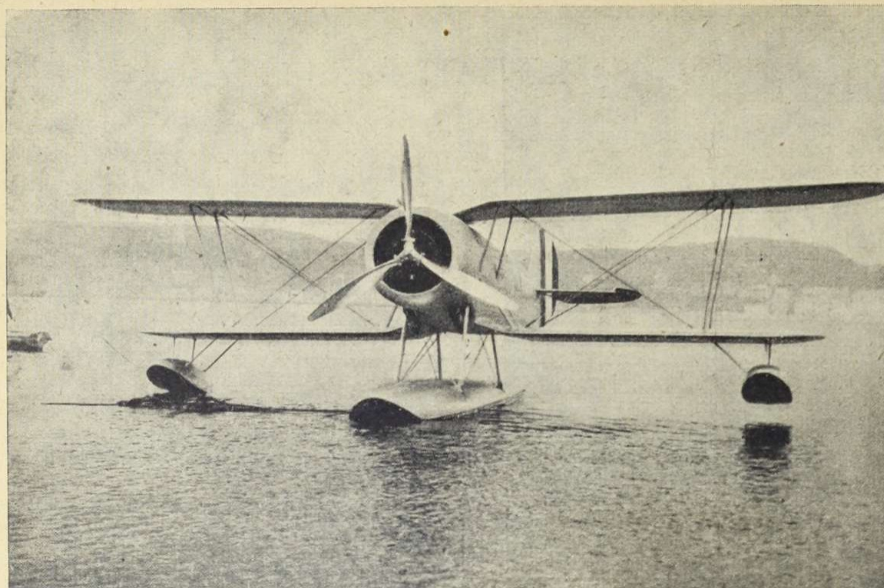
Fiat „G. 18. V."

Ez a forgalmi gép 21 személy szállítására alkalmas. 2 drb 1000 lóerős Fiat motorral van felszerelve, melyek segítségével a gép legnagyobb sebessége 400 km/óra, utazósebessége 340 km/óra. A gép fesztávolsága 25.000 m, hossza 18.810 m.



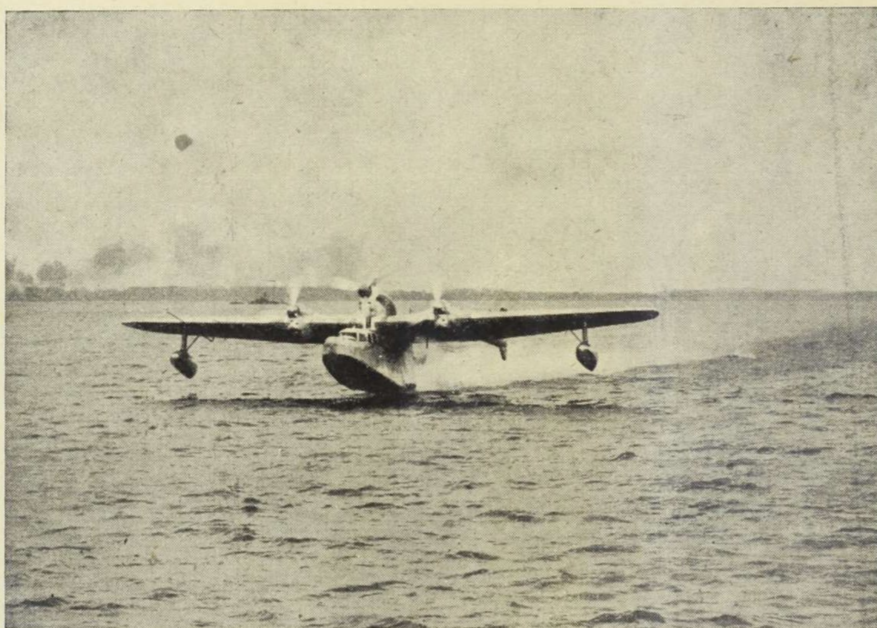
Fiat „APR. 2." utasszállító gép

Az APR. 2. 11 személyes forgalmi gép. Fesztávolsága 19.500 m., hossza 14.900 m. Két drb Fiat A. 59. R. motorja összesen 1400 lóerőt teljesít. Legnagyobb sebessége 400 km/óra, utazósebessége 2000 méteren 350 km/óra, leszállósebessége 100 km/óra.



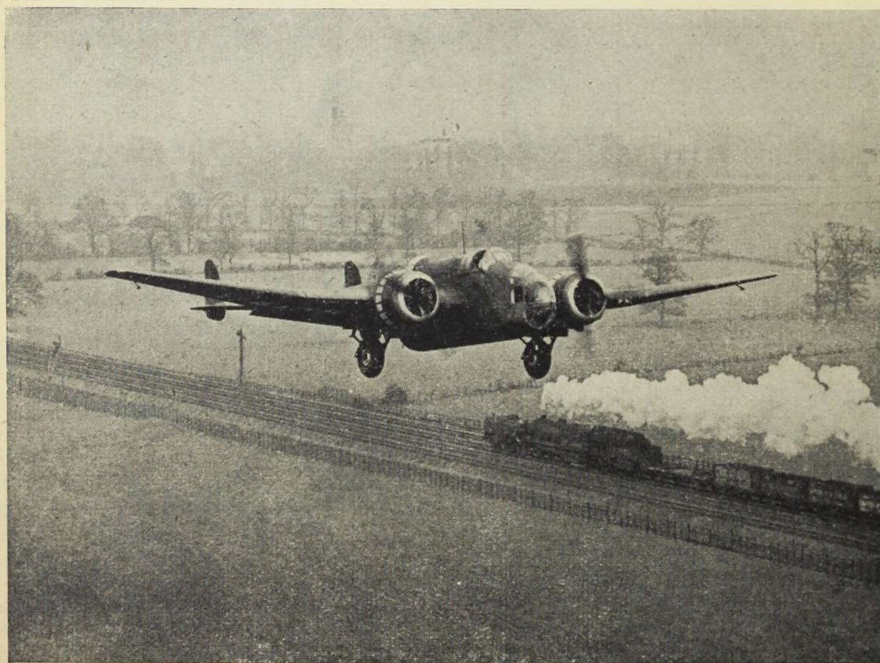
„Ro 43" hidroplán

A Ro. 43. kétüléses felderítő gép Piaggio PXR. 1000 lóerős motorral felszerelve. Fesztávolsága 11.574 m, hossza 9.715 m. Legnagyobb sebessége 2500 méteren 300 km/óra. Szolgálati magassága 7000 m.



Blom & Voss „Ha. 138."

A Ha. 138. hárommotoros hidroplán német gyártmány. Motorjai (Jumo 205.) egyenként 600 lóerőt teljesítenek. Fesztávolsága 27 m, hossza 19.9 m. Legnagyobb sebessége 275 km/óra, utazósebessége 235 km/óra. Hatótávolsága 5000 km.



Handley Page Hampden

az angol királyi légierők (RAF) nehézbombázója. Az utóbbi időben szériában gyártják. A gép kiváló teljesítményeit a 2 drb Bristol Pegasus motor biztosítja.

Uj nemzetközi repülésügyi szervezet

Az INTAVA repülőbenzinek, kenőolajok és különlegességek egészen különleges minőségüket az INTAVA szervezetet alkotó vezető olajvállalatok kiterjedt kutatómunkájának köszönhetik. Az INTAVA gyártmányok minősége és a szervezet szolgálatkészsége az egész földön egyöntetűen kitünő. Ezért az INTAVA repülőbenzinnel és repülőolajokkal üzembentartott repülőmotor a világ minden részében azonos teljesítménnyel dolgozik. A kiszolgálás mindenkor tökéletes és gyors. Önt is megkérjük, vegye igénybe az INTAVA világszervezetnek szakértelmét felmerülő repülőbenzin és repülőolaj kérdések megoldásához. Az INTAVA szervezet nagyvonalú tapasztalatai mindenkor az Ön rendelkezésére is állnak.



INTAVA GYÁRTMÁNYOK:

- Intava repülőbenzinek.
- Intava repülőolajok.
- Intava különlegességek repülőgépekhez.

A VACUUM OIL COMPANY R. T. BUDAPEST

az INTAVA organizáció tagja.

INTAVA

NEMZETKÖZI REPÜLÉSÜGYI SZOLGÁLAT

A MAGYAR SZÁRNYAK SZERKESZTŐSÉGE



a magyar repülőtárgyú művészi fényképezés fejlesztése céljából

ÁLLANDÓ FÉNYKÉPPÁLYÁZATOT HIRDET

Feltételek:

1. **A pályázaton résztvehetnek** előfizetőink, akár a m. kir. honvéd Légierők tagjai, vagy a Magyar Aero Szövetség, illetve tagegyesületeinek azok a tagjai, akik legalább az elsőfokú motoros, vagy a vitorlázó »A« vizsgát Magyarországon sikerrel letették.

2. **A pályázatból kizárjuk** azokat, akik a fentiek közül a polgári életben hivatásos fényképészek.

3. **Pályázni lehet:** a magyar repülés köréből vett, 6.5×9 cm, vagy ennél kisebb méretű negativanyaggal készült, máshol még nem közölt és nem pályázott olyan saját

   művészi felvételekkel, amelyeken a magyar vonatkozás kétségkivül kitűnik.

   (lajstrom- vagy hadijel, ruha, stb.)

4. **A pályázónak be kell küldenie** a felvétel negativanyagát és a kartonra húzott, legalább kétszeres levelezőlap nagyságra, síma papírra nagyított, szinezetlen képet. A kép hátoldalán a kép címét, a felvételt készítő pályázó nevét, a felvétel adatait (hely, hónap, nap, óra, nyílás, használt szűrő és negativanyag) valamint — katonai vonatkozású felvétel esetén — az illetékes parancsnokság közlési engedélyét fel kell tüntetni.

5. A beérkezett pályamunkák lapunk tulajdonába mennek át.

6. A pályamunkákat szerkesztőségünk háromtagú bizottsága bírálja el. A közlésre nem alkalmasnak osztályozott képet és annak negativanyagát — valamint további közlési jogát is — visszaadjuk. A közlésre alkalmasnak itélt képeket alkalomszerűen, egész oldalon (esetleg a címlapon) a szerző nevének feltüntetésével közöljük és ezekért — közlésükkor — egyenként 20—20 pengőt fizetünk.

7. Minden esztendőben — így már az idén is — a novemberi számunkig közölt képeket tovább bírálva, az ezek között legjobbnak itélt 2 felvétel szerzőjének 1—1 ezüst cigarettatárcát ajánlunk fel 50, illetve 30 pengő értékben, a következő véséssel: »*A Magyar Szárnyak 1939. évi fényképpályázata, I. (II.) díj.*«

Reméljük, hogy pályázatunk jelentőségét a fiatal magyar repülőgárda minden tagja felismeri s szorgalmas munkával készül az amatőr repülőfényképészek nagy mérkőzésére.

A Szerkesztőség.



MEGJELENT

a 9 darabból álló

MARTINOVITS

karikatúra sorozat

MEGRENDELHETŐ **1** PENGŐS ÁRON

Megrendeléseket csak **16.802.** számu csekkre való befizetés utján fogadunk el

Középteljesítményű vitorlázó repülőgépmodel építése. („Tass II.")

A model tervezésénél szem előtt tartottuk, hogy a gép könnyen legyen megépíthető és ennek ellenére jó repülőtulajdonsággal rendelkezzék. A model beváltotta a hozzáfűzött reményeket, amennyiben egy ilyen tipusú model felhőben tünt el 12 perc 30 másodperces repülés után, egy másik model legnagyobb teljesítménye pedig 38 perc és 20 mp, továbbá 7500 m volt. (Nem hivatalos! *Szerk.)*

A model adatai:

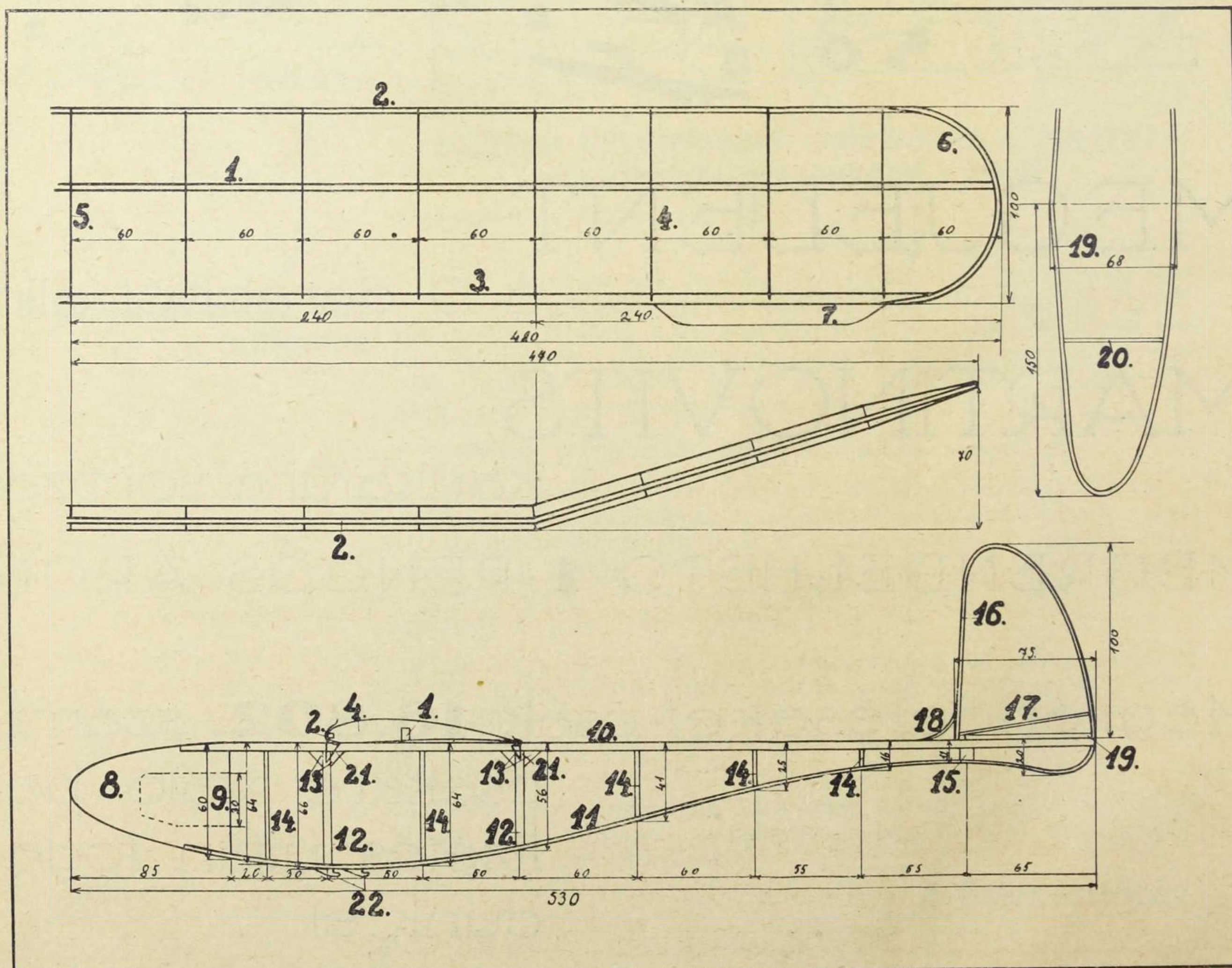
Szárnyfesztávolság 940 (960) mm
Törzshossz 530 mm
Szárnyfelület 9.3 dm²
Felületi terhelés 6—7 gr/dm²
Önsúly 65—70 gr
Sebesség/óra 13 km/óra
Sebesség/mp 3.6 m/mp
Siklószám 1:14
Merülő sebesség 25 cm/mp.

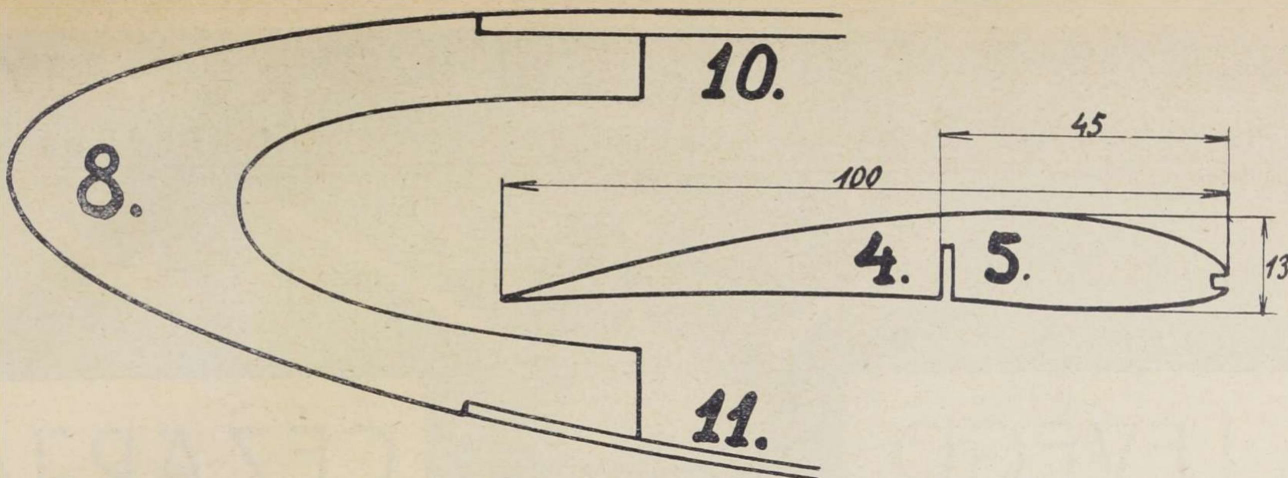
Anyaglista:

1. Szárnyfőtartó, 2×7 mm fenyő.
2. Szárnyorrléc, 2×3 mm fenyő.
3. Szárnyélléc, 2×3 mm nyár.
4. Szárnybordák, 0.5 mm hársfurnér.
5. Szárnyfőborda, 1 mm hárslemez.
6. Szárnyvéglekerekítés, 2×2 mm bambusz.
7. Csűrőlapok, rajzlap.
8. Törzsfej, 5 mm fenyőlemez.
9. Törzsfejbevonat, 0.5 mm hársfurnér.
10. Törzsfőtartó, 3×5 mm fenyő.
11. Törzskeretléc, 2×5 mm hárs.
12. Törzsfőbordák, 3×5 mm fenyő.
13. Ékek, 3×5 mm fenyő.
14. Törzsbordák, 2×5 mm hárs.
15. Végborda, 10×12×5 mm fenyő.
16. Oldalkormány, 1.5×2 mm bambusz.
17. Oldalkormány borda, 1.5×1.5 mm bambusz.
18. Oldalkormány kerekítés, 1×1 mm bambusz.
19. Magassági kormány, 1.5×2 mm bambusz.
20. Magassági kormánybordák, 1.5×1.5 m bambusz.
21. Szárnytartókampók, 0.8 mm céldrót.
22. Starthorgok, 0.8 mm acéldrót.

A szárny.

A szárnyat símára gyalult fenyődeszkán készítjük el három részletben. Először a középrészt, majd a bal- és jobboldali részt építjük meg. Mindenekelőtt azonban a szárny főtartóját (1) készítjük el a következőképpen: A 2×7 mm fenyőlécből leszabunk két 240 mm-es és egy 480 mm-es lécet, majd símára gyalult deszkán a megfelelő emelkedést (70 mm) szem előtt tartva, a léceket a töréseknél pontosan egymásba illesztjük és





két-két 0.5 mm furnérlapocska segítségével összeenyvezzük és félretesszük száradni. Ezután éles kés, vagy zsilett penge segítségével 0.5 mm hársfurnérból kivágjuk a bordákat (4, 5) (17 drb), majd ezeket összefogva csiszolópapiron egyformára csiszoljuk. Kivágjuk a főtartó (1) és az orrléc (2) helyét. A bordákat nem könnyítjük ki. A szárny középső részét felrajzoljuk a deszkára. A főtartót (1) megfelelő helyére és magasságában merőlegesen ráerősítjük a sablonra, majd ráhúzzuk a bordákat (4, 5). Beillesztjük az orrlécet (2) helyére. Az éllécbe (3) 60 mm-enként félig mélyedéseket vágunk be. Ezekbe süllyesztjük be a bordák végét, majd papírral átragasztjuk a csapolást. Enyvezés után a szárnyat egyenletesen leszorítjuk a sablonra. Száradás után az orr- (2) és éllécet a szárny törésénél nagyon vigyázva láng felett élesen meghajlítjuk a kívánt emelkedésre (70 mm). A szárny további építését az előbbiek szerint végezzük. Száradás után a lekerekítést kötjük be. A kész szárnyat azután csiszolópapírral szépen ledolgozzuk (orrlécet legömbölyítjük, éllécét kiélesítjük.)

A törzs.

A törzs sablonját szintén simára gyalult deszkán végezzük. Először is apró szögekkel a törzskeretet (8, 10, 11) erősítjük a sablonra, majd a főbordákat (12) illesztjük a keretbe, melyeket a törzsfőtartóhoz (10) kis ékekkel erősítünk hozzá. Végül erősítjük a keretbe a méretek szerint a rendes bordákat (14,15). Száradás után kivesszük a sablonból a vázat és a törzsfejet (8) vonjuk be vékony hársfurnérral (9). Következő lépésünk, hogy felerősítjük a keretre az oldalkormányt (16). Elől és hátul a törzsbe süllyesztjük, alul pedig a törzskereszthez erősítjük. Száradás után az egész vázat csiszolópapírral ledolgozzuk, éleit légömbölyítjük.

Csillapító felületek.

Az oldal- (16) és magassági kormányt (19) bambusznádból hajlítjuk. Az oldalkormányt egy (17), a magassági kormányt pedig két bordával (20) merevítjük. Az oldalkormány bordája (17) alá helyezzük a magassági kormányt (19). Az oldalkormány törzsbe való beiktatásánál kis kerekítést alkalmazunk bambuszból, melyet sűrű enyvvel a szögletbe enyvezünk.

Bevonás.

Modelünket úgy vonjuk be, hogy az mind nagy magaságokban, mind pedig a földön fekve jól látható legyen. Ezért alul a szárnyat és a magassági kormányt erősebb fekete selyempapírral, felül pedig vékony zsír- vagy pauszpapírral, esetleg fluor papírral (18 kg-os) vonjuk be. A törzset jól virító sárga színű papírral borítjuk. Ezzel megkönnyitjük a model követését termikrepülésben és a leszállt modelt is könyebben találhatjuk meg. Ez a szinezés talán kissé rikító, szokatlan, sőt talán furcsa is, de ha nem akarjuk gépünket hamarosan elveszíteni, ajánlatos ezt a módszert alkalmazni. A bevonatot impregnáljuk vagy sellakkal, vagy cellonnal. A kormánybevonatot nem kell feszíteni mert az aránylag gyenge váz könnyen elcsavarodhat. Bevonás után ragasztjuk a csűrőlapokat (7) a szány végre.

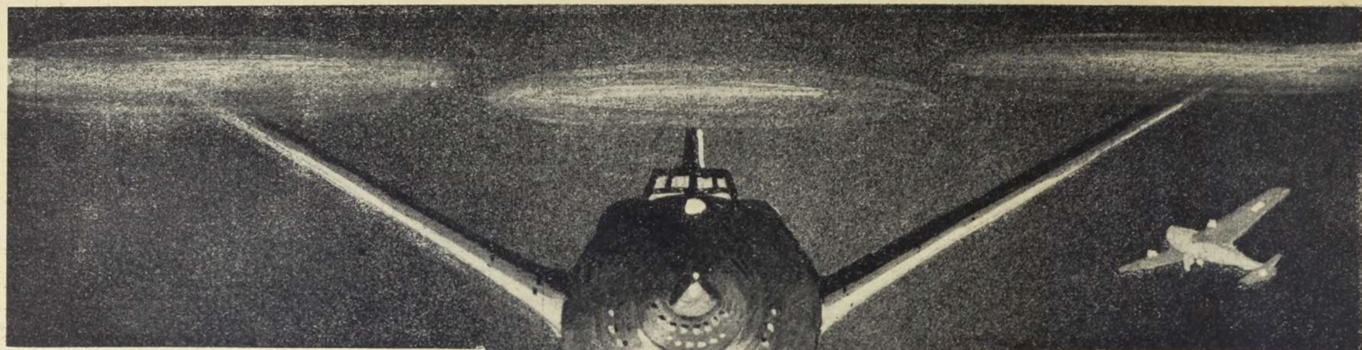
Összeállítás.

A szárnyfelerősítést többféleképen végezhetjük. Ez történhetik acéldrót kampókkal (ez a legajánlatosabb módszer) gumival stb. A szárnyat ne erősitsük túl mereven a törzsre, hanem csak anynyira, hogy azon rugózzon és arról ütés esetén azonnal leválhasson. A magassági kormányt elől a törzsfőtartóhoz vékony (0.5 mm) dróttal, hátul pedig gumival gyengén az oldalkormányhoz kötözzük. A magassági kormányt csak a törzsre való felerősítés után vonjuk be.

Berepítés.

Összeállítás után a súlykamrában (8, 9) annyi súlyt helyezünk, hogy a model 0° kormánybeállítás mellett szépen repüljön. Jól megépített modelünk kézből indítva sík terepen 8—9 mp-t repül. Tökéletes beállítás után modelünkkel magasstartot is végezhetünk.

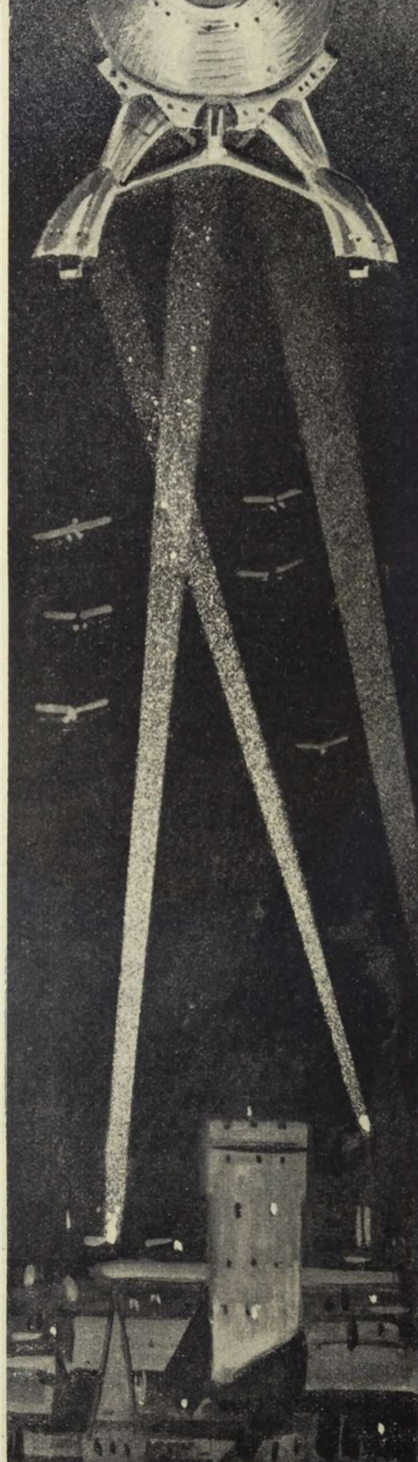
Ellátjuk a model törzsét két gumihoroggal (22). Ezek kissé felfelé hajlanak (eltérően az eddigi módszertől). Startkötelünk 50—100 m spárgából és 8 m 1.5 mm-es gumiból áll, melynek végére még egy méter spárgát kötünk. Ennek végére erősítjük a startkarikát, ez elé pedig 3—4 drb papírdarabot kötünk. Startkötelünk elejére kis ejtőernyőt kötünk. A modelt a szokásos módon felhúzzuk, majd ha elegendő magasságot ért el, az ejtőernyőt eleresztjük. Ez aránylag lassan közeledik a modelhez, mialatt az felveszi rendes siklószögét. Mikor a gumi feszültsége teljesen megszünik, a startkarikát az alája kötött papírdarabkák ellenállása kiemeli a horogból és modelünk ugrás nélkül szabaddá válik. Ez a módszer tökéletesen bevált. Modelünk kikapcsoláskor úgyszólván semmit sem veszít magasságából.



A LEVEGŐ CÉZÁRJA

Fantasztikus regény

Irta: CSÁSZÁR GÉZA



I. FEJEZET.

Pánik Londonban. — Stradford őrnagy akaratlan látogatása a Pax fedélzetén. — A fehérruhás zavarba hozza az angol hadügyminisztert.

A gyémántszegekkel kivert égbolt alatt félelmes nagyságú szörny fúrta előre fekete testét az éjszakában.

Lenn a nyolcmilliós London morajlott. Apró fények villantak fel időnként s a lassan vonuló köd percekig ráült a Themse sápadtan csillogó szalagjára. A rejtelmes éjszakai szörny pillanatokra megállt, óriás teste egyszer süllyedt, majd váratlanul felemelkedett. Az éjszaka csendesebb volt a temetőnél, csupán egy álmosító, duruzsoló halk zaj zsongott a levegőn át:

— Zrr... zrr... zrr... zrr...

Aztán a zaj is halkult s a szörny fekete teste váratlanul süllyedni kezdett. Már csak száz méterre lebegett a házrengeteg felett. London fényei megremegtek. A Westminster előtt egy pillanat alatt leállott a forgalom. A szörny testéből most zúgó, sziszegő hang csapott ki és a félelmetes árnyék száguldani kezdett az angol Bábel felett.

Kétszáz sziréna búgott fel hirtelen és a következő pillanatban az óriási város vak sötétségbe borult. A szirénák sivító hangja halotti mozdulatlanságot parancsolt a fővárosra. A Tower tornyából felvillant egy gigászi fénysugár, egy másik a City felhőkarcolójának legmagasabb pontjáról fúrta be magát a fekete éjszakába. Alig harminc másodperc eltelte után száz és száz kápráztató fénysugár cikkázott London egén. A szirénák szakadatlanul búgtak, s lenn, a föld alá épített dróthuzalokon, London idegrendszerén, váratlanul átremegett a félelem.

— Mi az?

Választ adni az első percekben senki sem tudott.

— Zeppelin? — kérdezte a lordmayor, de a belügyminiszter csak ennyit válaszolt:

— Honnan tudhatnám?

A légvédelmi óvóhelyek percek alatt nyüzsgő emberekkel teltek meg. A földalatti forgalom azonnal leállott. Kapualjakban sápadt arccal állottak a két perce még gondtalan járókelők, a Hyde-parkban fák alatt kerestek menedéket a szerelmespárok és a lakástalan munkanélküliek. A Soho őrizte meg leginkább nyugalmát. Számukra minden éjszakai veszedelem új lehetőségeket jelentett. Egy-egy zűrzavar, netán pánik a zsebtolvajlások és hirtelen végrehajtott betörések egész sorozatát helyezte kilátásba. Ám a pánik most késett. Kétezer riadóautó állott London különböző pontjain s letompított lámpákkal várta, hogy a rövidhullámú adó SOS jelet adjon s pontosan megnevezze a helyet, ahol akár gáz, akár bomba, akár a Soho csőcseléke fenyeget.

De az SOS jel késett. Várt a Soho patkányhada is, csupán a szirénák fültépő zúgása zengett és a félelmes, fekete, soha nem látott nagyságú szörny suhant a Bábel felett. Elzúgott a Themse felett, a következő már a pillanatban Tower csipkés bástyái felett látták, hogy alig tíz másodperc mulva már a város legdélibb pontjáról jelentsék a hadügyi készenlétnek:

— Most zúgott el a Trafalgar Square felett!...

A croydoni repülőtér már két perce megkapta a riadóparancsot

s amikor a Tower tornyából három piros rakéta szállt fel zizegve, hogy értésére adja az ismeretlen gépszörnynek a leszállási parancsot, már négyszáz vadászgép úszott London felé nyolc hullámba osztva, hogy leszállásra kényszerítse vagy megsemmisítse a rejtélyes éjszakai látogatót. A repülőgéphad már Beckenham magasságában szállt, amikor rövidhullámon közölték, hogy a titokzatos légi szörny Woodwich fölött mintegy ötszáz méter magasságban megállott. Körvonalai alig voltak kivehetők s a reflektorokból, melyek innét sajnálatosan távol estek, csak halvány fénypászmák hullottak az óriás testre. A szörny némán, titokzatosan és fenyegető, félelmes mozdulatlanságban állott, mialatt közel nyolcszázezer lóerő gigászi erejétől hajtva már Bomley felett zúgott a négyszáz angol harcigép hurrikánja. A reflektorok kereszttüzében az üldöző gépek valósággal falták a kilométereket. Nottingham felett úszott a nyolc hullám, amikor a riadóautók fényszóróinak vakító sugara egyszerre fényözönnel árasztotta el az ismeretlen gépszörny óriás testét. Az elnyujtott alakú törzs hossza mintegy száz méter lehetett. Oldalfalain ablaksor csillámlott, de szárnyakat a gépszörnyön még Stratton nemzetvédelmi miniszter se tudott felfedezni, aki ekkor már a greenwichi csillagvizsgáló tornyából idegesen remegő kezében tartott távcsövön keresztül igyekezett megállapítani, vajjon milyen, eddig nem ismert veszedelem fenyegeti a szigetország nyugalmát és biztonságát? Németek-e, avagy csak írek, hindu lázadók gépe-e, vagy a rejtelmes Kina üzenete fenyeget-e a gép alakjában, Woodwich szürke háztengere felett?



Valamennyi légvédelmi őrségnek!...



Egyetlen pillanatban dördültek meg a légelhárító ágyuk százai...

A nyolc hullámban közeledő légirajnak is sürgős lehetett a válasz, mert a vezérgép ebben a percben már alig egy kilométer távolságra volt a titokzatos látogatótól. London utcái siket kopogással teltek meg. A négyszáz gépet az angol légihaderő büszke »Hurrican«-hadosztályából, nyolcezer lóerő röpítette a félelmes némaságba merült ellenfél felé. A vezérgépből három piros rakéta röppent fel. A parancs minden nyelven ugyanazt jelentette:

— Azonnal leszállni!

Az angol gépek első vonala félkörbe hajolt, hogy elzárja a menekülés útját, amikor a mozdulatlan szörny kissé megingott s a következő pillanatban emelkedni kezdett. A vezérgép már alája ért, amikor a fantasztikus gépóriás már ezer méter magasságot ért el. A motorok felzúgtak, a nyolc hullám körbefordul, a vezérgép rádiója azonnal leadja a parancsot:

— Emelkedni!

Négyezer méteren már csak néhány gép bírta a tempót. Az üldözött gép nyolcezer méter magasságban — egyetlen perc alatt érte el, függőleges emelkedéssel! — megállapodott s mintha csak segítségére akart volna sietni a reflektorok kutató fénycsóváinak, egyetlen nagy, elkápráztató sugárözönnel árasztotta el a ködbemerült Londont s soha nem tapasztalt erősségű fényözönben két gép zuhant alá s egyszerre húsz-harminc gépről zúgott fel a halál kelepelése:

— Pa-pa-pa-pa-pa-pa-pa-pa...

A szörnyből a géppuskázók semmit sem láthattak, de a fényforrás ha vakított is, elég jó célpontnak kínálkozott. A rejtélyes látogató csak azzal reagált a barátságtalan fogadtatásra, hogy tíz másodperc alatt tízezer méterre emelkedett. A fényár ráhullott Londonra s Romfardtól Richmondig percekig nappali fényességben úsztak egész városnegyedek. A pánik hangulata feloldódott a nagy színjátékban s a londoni utca népe —

a legszigorúbb intézkedések ellenére — elhagyta az óvóhelyeket. Ezres és tízezres tömegek figyelték a fényárban úszó eget s kisérték remegő aggodalommal a »Hurrican«-hadosztály útját a londoni éjszakában. A Big Ben harangja pontosan éjfelet kongatott, amikor a Tower tornyában eldörrent az első légvédelmi ágyú:

— Bumm!!!...

A foszforos lövedék sárga csíkja éles vonalat rajzolt az égre, de már a következő pillanatban eltünt a vakító fényözönben, amely ekkor gúnyolódva és biztonsága fölényes érzetében a Westminster fölött állapodott meg. A St. James-parkban ezüstösen csillant fel a tó, a Themse aranyárban úszott és a Tower tornya mint csontkar nyúlt bele a riadt londoni éjszakába.

A toronyból újabb lövés dörrent:

— Bumm!!!...

A káprázatos fény kialudt. A hadügyminiszter fojtott hangon fordult a mellette álló légvédelmi parancsnokhoz:

— Találtunk?

A válasz aligha elégítette ki:

— Nem hiszem, hiszen mi itt csak a magunk megnyugtatására lövöldözünk. A magasság túlnagy és nem is tudjuk megállapítani... Meg ez a pokoli fény! Hát lehet ebbe belelőni?...

A hadügyminiszter ekkor már a rövidhullámú adón rendelkezett:

— Valamennyi légvédelmi őrségnek! Amennyiben a fényforrás újból kigyúlna, minden állomásról tűz!

A parancsot valószinüleg vette az ismeretlen gépszörny rádiótávirásza is, mert a szikrázó fényözön, mint távoli, elérhetetlen magasságban, időtlen térben rohanó üstökös, ismét felgyúlt.

Az ezredes sápadtan mormogott:

— Enfield felett lehet... Két perc alatt harminc kilométer!

Öreg háborús pilóta volt, aki a Somme árkai felett tizennégy német vadászgépet lőtt le 1916-ban. A teljesítményt rögtön számokban fogta fel:

— Ezer kilométer óránként!... És szárnyak nélkül!

A halkan mormogott szavak száz és száz ágyútorok pokoli dörgésébe fúltak. Egyetlen pillanatban dördültek meg Tottenham, Edmonton, Finchley, Walsham, Abbey, Gr. Palmers, Wood-Green és Enfield-Chase légelhárító ágyúi. Az angol szaksajtó, mint a modern technika csodáiról emlékezett meg ezekről a légelhárító ágyúkról, amelyek megszerzése érdekében a Scotland Yard bizalmas jelentései szerint hónapok óta véres és elszánt földalatti küzdelmet folytattak bizonyos európai nagyhatalmak. Az ég zengett, a föld dübörgött, repeszdarabok hullottak alá sziszegő pergéssel, a hivatásos és önkéntes rendőrség már közel kétszáz sebesültet részesített első segélyben (a karhatalom képtelen volt az utcákról eltávolítani a felizgatott tömeget, amelybe szüntelenül hullottak a céljukat el sem ért és repeszekre szakadt lövedékek), amikor Enfield fölött, elérhetetlen magasságban, sugárzó fényözön közepette, még mindig büszkén, mozdulatlanul és sebezhetetlenül állt a félelmes, ismeretlen gép. Hogy valóban veszedelem volt-e, vagy csak káprázatos, soha nem látott színjáték, amelynek jeleneteit ez a félelmes idegen rendezte, e percben senki se tudta volna megmondani. A gépszörny hallgatott, sebezhetetlensége és félelmetes biztonsága kizökkentették egyensúlyából azt az angol hidegvért, amelyet Nelson admirálistól Chamberlainig sohasem felejtett el dicsérni Anglia és az újabbkori századok történelme. Az Egham—Chartley—Weybridge — Teddington — Kingstone — Wimbledon — Sutton — Croydon—Beckenham—Bromley—Dartford vonalon pillanatok alatt riadókészültségbe helyezték a légvédelmi tüzérséget és összes tartalékait. Eddig láthatatlan acélszörnyek jelentek meg a tereken s páncéltornyok emelkedtek ki az úttestből, a pánik első izgalmaiban váratlanul és elég meggondolatlanul elárulva a londoni légvédelem legféltettebb szerveit. A hatalmas áruházak tetején ezerszámra jelentek meg a légelhárító ágyúk s hosszú fémcsövek végtelen erdeje meredt konokul és fenyegetőn a csillagfényes égre, amelyen káprázató fényözön közepette, komoran és hallgatagon megmerevedve állott a félelmes és ismeretlen gépcsoda. A nagy piac, amelyet érdekhálózata négy kontinenssel kötött össze, beteges érzékenységgel riadt a tragikus és évtizedek óta mind fenyegetőbb gyorsasággal közeledő lehetőségre: a business veszélyben van!

Ebben a pillanatban a helyzet igazolni látszott ezt a tömegérzést. London valóban veszedelemben volt. A világpiac szivének ismeretlen, félelmes és látszólag győzhetetlen fegyvert szegeztek. A hatalmas angol légiflotta négyszáz egysége reménytelenül vette fel a küzdelmet a rejtélyes ellenféllel és a sokszázezer gyertyafényű fényszórók ideges gyámoltalansággal tapogatták a csillaghímes éjszakát. Az ellenfél felderítetlen maradt, bár a káprázató fényözön, amely London kormos, piszkos házrengetegét elárasztotta, még mindig szikrázva hullott alá, felmérhetetlen magasságból, vakítóan, szemkáprázatóan. A nyolc hullámban köröző harci gépek megzavarodottan keringtek a háztenger felett. A motorok siket berregése felverte az éjszakát s amíg a fényözönben úszó gépek árnyékai mint alvilági szörnyek suhantak át tereken és háztetőkön, valamennyi rádiótávirász feszült figyelemmel hajolt készüléke fölé, amelyből ütemes egyhangúsággal kopogott ki a figyelmeztető morse:

— Azonnal leszállni Croydonban!... Azonnal leszállni Croydonban!... Azonnal leszállni Croydonban!

A felhívás nem jöhetett a vezérgépből, miután nélkülözte az aznap éjszakára megállapított kezdőjelet. Szinte ugyanabban a pillanatban négyszáz rádiós jegyezte az üzenetet és átadta a pilótáknak:

— »Azonnal leszállni Croydonban!« Mi lehet ez? A parancs jelzés nélkül jött.

Valamennyi pilóta katona volt, fegyelmezett, hidegvérü, minden helyzet közepette bátor és haláltmegvető elhatározásra kész angol férfiú. Valamennyien egyetlen karlendítéssel adták hátra a parancsot:

— Forward!

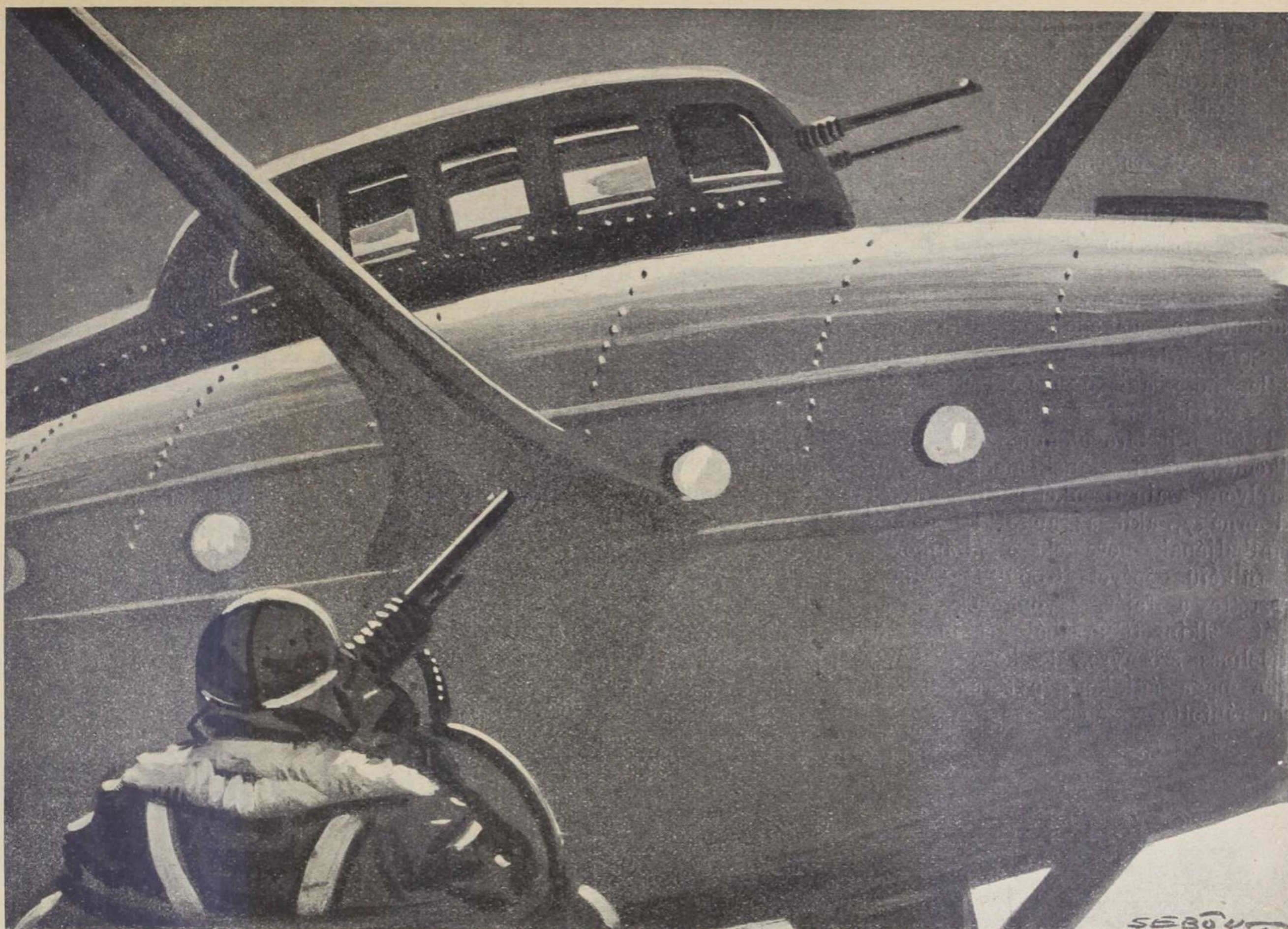
S már jött is a vezérgépről a megállapodás szerinti előjelzés után a parancs:

— Croydoni utasítás hamis. Emelkedni háromezer méterig!

Ebben a pillanatban borzongató, félelmes csend állott be. A négyszáz gép valamennyi motorja leállott. Az előbb még siket ropogást baljóslatú temetői csend váltotta fel. A gyakorlott pilótáknak nem kellett magyarázat. A rejtélyes, félelmes ellenfél a motorok ellen támadt. Az élvonal már a Waterloo-pályaudvar felett úszott, amikor Stradford őrnagy, a vezérgép parancsnoka, pillanatnyi gondolkodás után kiadta a rádióparancsot:

— Azonnal megfordulni! Irány Croydon! Leszállni!

Húsz kilométert kellett csak átrepülni London felett, de néhány kétmotoros bombázó elkésve fordult s a magasság is kevés volt ahhoz, hogy a kőrengeteg felől elszabadulva, elérje Croydont, amely az életet jelen-



A félelmetes »szörny« nem mozdult, de teste egyre nőtt!...

tette. Két gép Mitcham előtt zuhant le. A lapok másnap tizenegy halottat jelentettek. Egy harmadik gép Beckenham főterére zuhant, míg egy kétmotoros ágyúsgép Bromley legnagyobb áruházát gyujtotta fel. Hét gép Wimbledon közelében a kertekbe landolt, százszámra törve szét derék londoni polgárok vikendkalyibáit. Itt mindössze két éjjeliőr esett áldozatul a váratlan éjszakai támadásnak.

Annál szörnyűbb események zajlottak le a croydoni repülőtér felett. A sebességüket vesztett súlyos hadigépek nem tudtak manőverezni s dacára a pilóták emberfeletti erőfeszítésének, egyszerre hét, majd három s azután közel harminc gép zuhant egymásnak, néhány perccel a landolás előtt.

Pillanatok mulva közel ötven égő gép roncsaiból csaptak fel a lángok. Egyik robbanás a másikat követte. Mentőautók fülettépő szirénázása sikoltott bele a véres éjszakába. A repülőtér valamennyi reflektora működésbe lépett. Gigászi árnyak imbolyogtak az alvilági kép fölött. A levegőt az égő hús orrfacsaró illata, benzinfüst és fojtogató bűz töltötte meg. Az angol királyi légierő előbb még büszke egységei szétzúzva, megtépve, mint lelőtt sasok hevertek a megperzselt gyepen és Stradford őrnagy halálsápadt arccal meredt a távoli, még mindig szikrázó fényben úszó rejtélyes szörny felé. Gyűlölettel rázta ökleit:

— Átkozott!

A gép három méter átmérőjű propellerje még üresen szaladt, de amikor az őrnagy fenyegető karja lehanyatlott, a motor váratlanul felbúgott. Az őrnagy arcába egyszerre visszatért az élet és szemén új harcitűz lobbant fel s ajkairól mint csatakiáltás röppent el az öröm:

— Megint jár a motor!

A következő pillanatban felkapcsolta a hevedert és a kormány után nyúlt. A gépek között egy alig húszméteres szabad sávot fedezett fel. A GB—721. már teljes gázzal rohant is és negyvenméteres jutás után belesuhant a levegőbe. A motor nyugodtan, egyenletesen, kihagyás nélkül járt. A magasságmérő néhány perc mulva 500, majd 800 métert mutatott. Bromley felett már 3000 méter magasságban járt. A titokzatos szörny nem mozdult, de teste egyre nőtt ebben a félelmes, rejtélyekkel és borzalommal tele éjszakában.

Stradford őrnagy arcán megkeményedtek a vonások. Keskeny ajkait egymásra szorítva, összeszűkült szemmel, kemény és megingathatatlan elhatározással lassan a szörny felé fordította a gépet. A GB—721. most már egyenlő magasságban szállt célja felé. Az őrnagy arcán kusza gondolatok villantak át:

— Egy mód van elpusztítani ezt a szörnyet... nekirohanni... És elpusztulunk mind a ketten...

Édes asszonyi arcot látott még, rajta egy madonna tiszta mosolyával, egy buksi gyermekfejet, két olyan szemmel, amely tiszta, ártatlan és mosolygó tekintettel néz rá... Aztán mindez egyszerre eltünt. Csak a gépet látta, a félelmes, konok és fenyegető ellenséget; a gázfogantyút, amelyet hirtelen maximumra rántott.

A GB—721. kissé előrehajolt és bukómerülésben óránként hatszáz kilométeres sebességgel rácsapott a fé-

lelmes idegenre. Stradford szeme előtt hirtelen óriásivá nőtt a szörny. Behúnyta szemét és ajkairól önkéntelen sóhaj röppent el:

— Isten!...

Szörnyű reccsenést várt, egy irtózatos, halálos csapást, motorok robbanását és utána borzalmas zuhanást a halálba.

De nem történt semmi. A GB—721. továbbrohant a fekete éjszakába s fölötte néhány száz méterrel ott lebegett a szörny, amely az utolsó pillanatban — mintha zsinóron húzták volna — a másodperc törtrésze alatt váratlanul felemelkedett.

Stradford feje zúgott. Az indiai harcok rettenthetetlen hőse, akit úgy emlegettek, mint aki az Intelligence Service-en keresztül felbecsülhetetlen szolgálatokat tett a brit birodalomnak, a rettenthetetlen bátorságú, acélkemény férfi, akinek mellét az angol légiflotta ritka díszfelvonulásain tizenkét hadikitüntetés ékesítette, Stradford őrnagy, akit az angol lapok már akkor a levegő Hannibáljának neveztek el, amikor egymotoros, nyitott fülkéjü gépével átrepülte a Mount Everestet, most elvesztette a fejét. Gyöngének és megriadtnak érezte magát. Elkínzott arcából két meggyötört szem meredt a félelmes szörnyre, de keze a következő pillanatban már a magassági kormányt ragadta meg és máris loopingba rántotta a gépet.

— Lecsapok rá felülről! — mormogta önmagának összezavarodó öntudattal és mialatt London ezernyi fényszórója pásztázta keresztül-kasul az eget, a GB—721. siketítő motorropogás közepette óriási ívet írt le, a pilóta fejjel lefelé még látta a konok ellenfelet, amikor gépe mint vijjogó sas, rácsapott a mozdulatlan szörnyre. Még húsz méterre se közelítette meg, amikor a mozdulatlan tömeg oldalt siklott.

Stradford gépe elsüvített mellette és az őrnagy két fogsora megcsikordult a tehetetlen dühtől. Még négyszer kisérelte meg ezt a vakmerő támadást az angol légiflotta legvakmerőbb és legkitűnőbb tisztje, de mind a négy esetben sikertelenül. A szörny hatalmas teste hihetetlen gyorsasággal merült alá, emelkedett föl, úgy siklott jobbra és balra. S a GB—721. úgy futott el mellette, mintha előrevetődő saját árnyékát üldözné, amelyet nem érhet el soha.

A macska játszott az egérrel.

Stradford még egy utolsó kisérletet tett, meghúzta a páremeltyüt, de a motor megdöbbenésére nem gyorsult fel s félperc mulva a légcsavar halkuló sivítása jelezte, hogy végképpen leállott.

A pilóta agyán azonnal felvillant a felismerés:

— Most ez fog támadni...

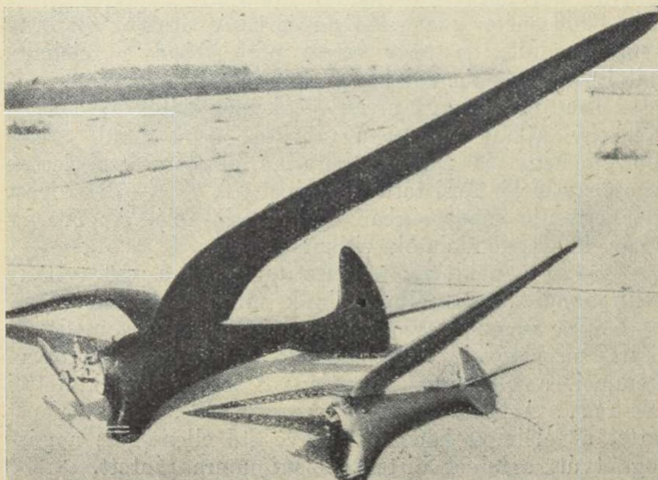
(Folytatása következik)

KÜLFÖLDI MODELEZŐK MUNKÁI

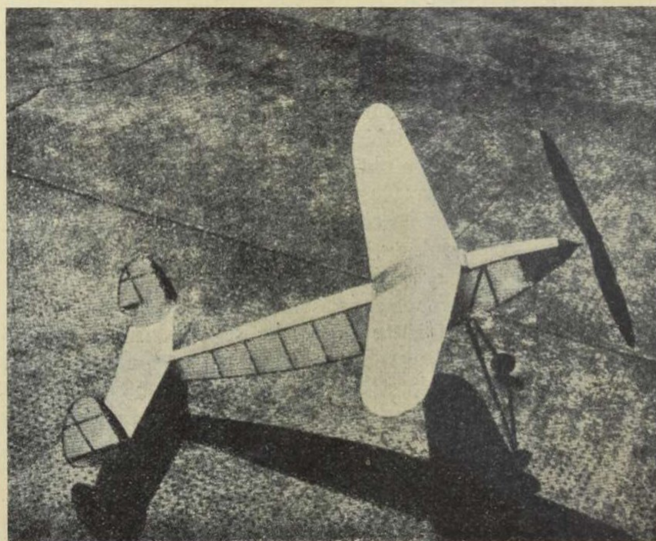
Érdekes megismerni a külföldi modelezők munkáját s megtekinteni azokat a számunkra szokatlan formákat, melyekkel Amerikában, a szaklapok közlései szerint, jó eredményeket érnek el. Ilyen gépeket mutatnak képeink.



Amerikai Pon du Ciel benzinmotor model.



Amerikai csodabogarak benzinmotorral.



Szép formájú, kettős oldalkormányú angol gumimotoros model.

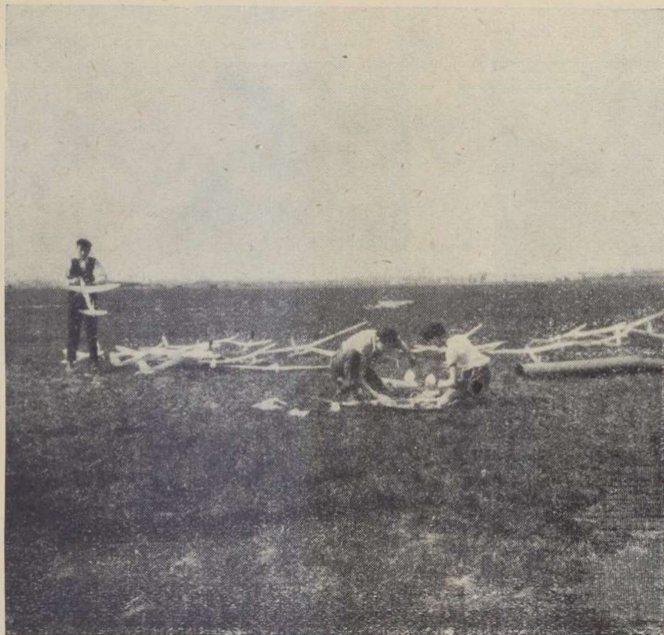
A WEISS MANFRED
repülőgépgyár modelezőinek versenye

Április 10-én tartotta a W. M. repülőgépgyár modelező csoportja versenyét a csepeli repülőtéren. Az érdekes versenyen megjelent *Korbuly László* igazgató, a modelezők legfőbb pártfogója és támogatója, *Földváry* mérnök és a repülő és motorosztály vezetői. A versenyen 24 gép vett részt s az eredmények megközelítették az országos legjobb eredményeket. A csoport munkája országos viszonylatban is kiváló és figyelemreméltó. A versenyt lapunk főszerkesztője is végignézte s örömmel tapasztalta, hogy a csepeliek szép munkát végeztek.

A felvételeket Korbuly igazgató készítette.



Tóth János Botondjával.



A csepeli verseny gépparkja.



Földváry mérnök kisfiával a versenyen.



Versitz József vitorlázó gépével.

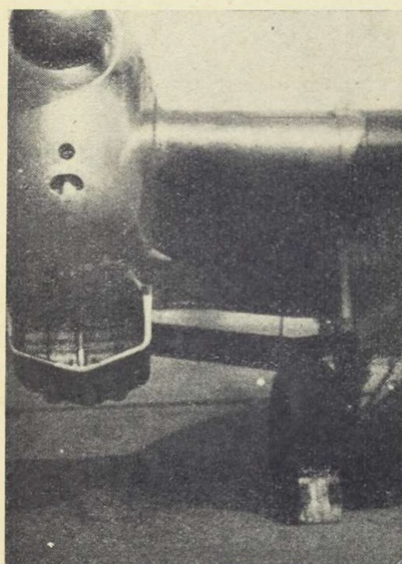


Bogdán Gábor szépen repülő Bücker-t épített.

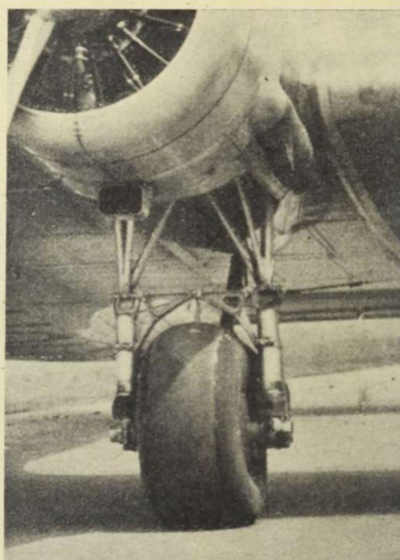


Képrejtvények

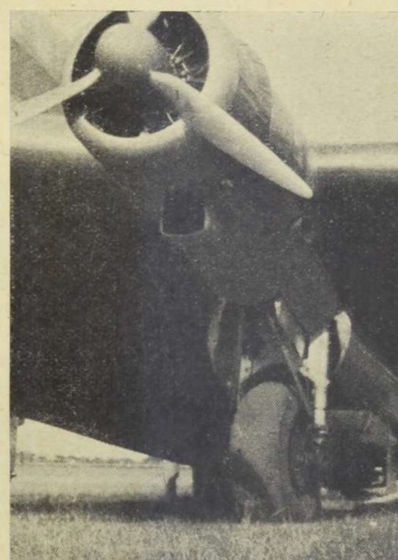
Széll felvételei.



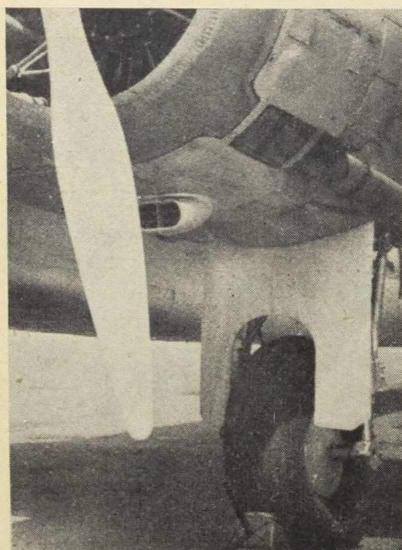
7. sz. K. kép.



8. sz. K. kép.



9. sz. K. kép.



10. sz. K. kép.

Kérjük igen tisztelt rejtvényfejtőinket, hogy e számunkban közölt rejtvények megfejtését május 12-ig beküldeni sziveskedjenek.

Márciusi és áprilisi számunkban közölt képek megfejtéseit az uj sajtórendelkezések következtében gyors egymásutánban megjelent márciusi és áprilisi számaink technikai torlódása miatt — csak juniusi számunkban közölhetjük. Ugyanakkor az ezen számunkban közölt képek megfejtőinek névsorát is közöljük.



GAZDASÁGI FIGYELŐ

Mire ezek a sorok az olvasóhoz jutnak, a Budapesti Nemzetközi Vásár megnyitotta már kapuit és a csaknem 1200 kiállító helyisége csupa vetélkedést, meglepetést, szenzációt produkál a szemlélőnek.

Tagadhatatlan, hogy a repülésügy rajongói fájó szívvel járnak a vásár területén. Hogyisne! Az idei vásárról hiányzik a repülőkiállítás, de siessünk megjegyezni, hogy mi nemigen bánjuk elmaradását. Egy — a viszonyoknak megfelelő szűkreszabott repülőkiállítás nem való a vásárra és nem méltó a magyar aviatikához. Nekünk megvan az erőnk és a felkészültségünk, hogy a repülésügy anyagával önállót is adhassunk. Az ifjú magyar aviatika olyan bámulatosan szerepelt az elmult hónapokban, hogy az önállóság továbbra tőle meg nem vonható és itt van az ideje annak, hogy a BNV-tól és minden más vásártól függetlenül rendezzék meg a repülőkiállítást.

Amidőn tehát lelkesült örömmel üdvözöljük a magyar ipar diadalmas lendületét és önelégült örömmel járjuk a vásár-város megnagyobbodott területét, jusson eszünkbe, hogy a repülőkiállítás elmaradása belőlünk nem válthat ki fájó érzelmeket. Ennek igy kellett történni! De most fel a nagy munkára és minden erőnkkel hassunk oda, hogy mielőbb újabb ünnepnapja legyen a magyar aviatikának, mielőbb megvalósíthassuk régi álmunkat és vágyunkat: az önálló repülőkiállítást. (Török László.)

A Magyar Siemens-Schuckert Művek Villamossági Rt. két és félmillió pengő saját tőke mellett a legújabb mérlegét 450.340 pengő nyereséggel zárta. A közölt adat fényesen igazolja, hogy a vállalat a mult évben jól volt foglalkoztatva.

A Fiat Automobilok Magyar Eladási Rt. a mult évben több mint hatszázezer pengő bruttó bevételt ért el. A kiváló eredmény mellett azonban említésre méltó az a tény is, hogy a többi márkához viszonyítva igen nagyszámú Fiat személy- és teherautó van forgalomban.

A Nyugati-pályaudvar az elmult 20 esztendő folyamán elárvult képet mutatott. Az északi területek visszakapcsolásával a forgalom most megnövekedett és valószinü, hogy a MÁV itt új feladási épületet fog emelni, amire máris nagy szükség van.

A Paramount Filmforgalmi Rt. vezetője, Földes Lajos, megvált állásától. Az új vezérigazgató, Palugyay Miklós dr., előnyösen ismert szakember a filmvilágban.

A berlini Ala Anzeigen A.-G. átvette az Österreichische Anzeigen Gesellschaft A.-G.-ot. Az Ala fúziója révén valóságos hirdetési monopólium létesül, amely úgyszólván egymaga látja el az Ostmark hirdetési szolgálatát.

A Szent Lukács Gyógyfürdő Rt. változatlanul 50 fillér osztalékot fizet, bár a tiszta haszna jóval nagyobb volt a tavalyinál. A gyógyfürdő népszerűsítése azért mégis lassan halad.

Az autótaxi Rt. 200 új szürke kistaxit hoz forgalomba. Az új szürketaxik alvázai önindítóval és 4 hidraulikus kerékfékkel, valamint a technika minden újdonságával vannak felszerelve.

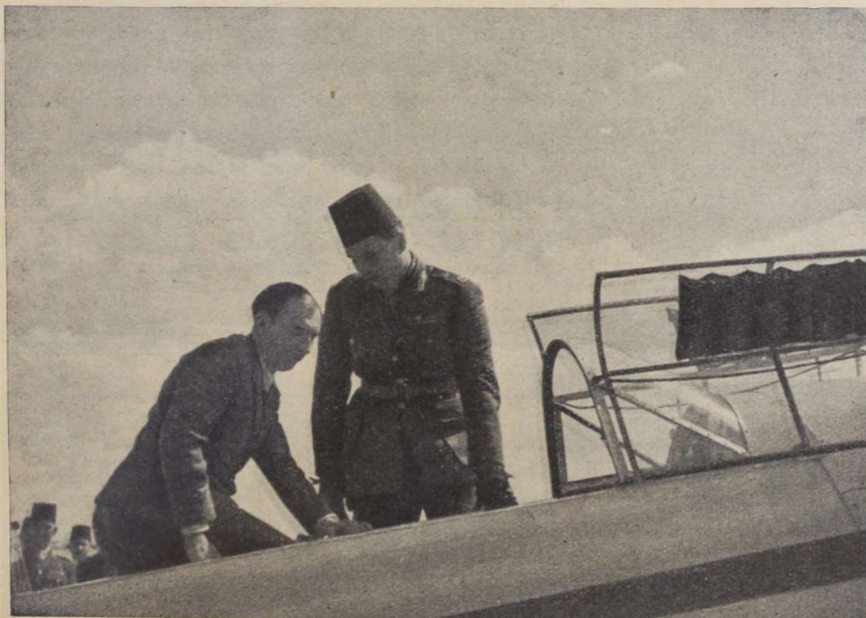
A Felten és Guilleaume Rt. szociális gondoskodása közismert, hiszen a multban is mindig elől haladt ezen a téren. Most háromemeletes kislakásos bérházat épít, elsősorban a sokgyermekes munkás, családok részére, amelyek itt minimális áron fognak teljesen modern lakáshoz jutni.

A Magyar Általános Kőszénbánya Rt. igazgatósága elhatározta, hogy részvényenkint 17 pengő osztalékot fizet.

»Pyrostop F« nevü tűzgátló szert fog a Krayer E. festékgyár forgalomba hozni. Ez a szer a szakvélemény szerint a légitámadások elleni védekezésnél tökéletes biztonságot nyujt. Ugyancsak ez a gyár fogja forgalomba hozni az »Antisol« nevű új üvegfestéket, amely szintén a légitámadások elleni védekezést szolgálja.

Felelős szerkesztő és kiadó:
Dr. TÖRÖK ISTVÁN.

E. T. A Kalász Könyvkiadó Rt. nyomdája
V., Kádár-utca 5. sz. Telefon: 12-13-31.
Felelős vezető: Elbert A.



Faruk egyiptomi király Almássy László társaságában megtekinti az M. 24-et.

KŐSZEGI FERENC

Speciális bőrmunkák

BŐRÖNDÁRU ÜZEM
BUDAPEST, IV., VÁROSHÁZ-U. 3-5.
TELEFON: 382–103.

FIÓKÜZLET: SZOLNOK
GOROVE-UTCA 21. SZÁM / TELEFON: 5–59

Irodabutor uj és használt	Perzsaszőnyeg	Modern butor
Universal	Universal	Universal
VII., Wesselényi-u. 8	VII., Wesselényi-u. 8	VII., Wesselényi-u. 8

CONTINENTAL

IRODAGÉP VEZETŐ VILÁGMÁRKA
CONTINENTAL SILENTA zajtalan irógép STANDARD modellek, PORTABLE modellek, ÖSSZEADÓGÉP modellek, KÖNYVELŐGÉP modellek a legkényesebb igényeket is kielégitik
Vezérképviselet és mintaraktár
GOŸ és KOVALSZKY Irodagépüzem Budapest, V., Nádor-u. 11. Tel.: 126-933.

AUTOMOBILIA

AUTOSZAKÜZLET
Budapest, Liszt Ferenc-tér

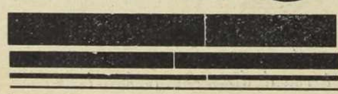
STEINBOCK REPÜLŐGÉP EMELŐK-VONTATÓK
„TÉCALEMIT" ZSIRZÓK
SOLEX KARBURATEUR

A MAGYAR SZÁRNYAK

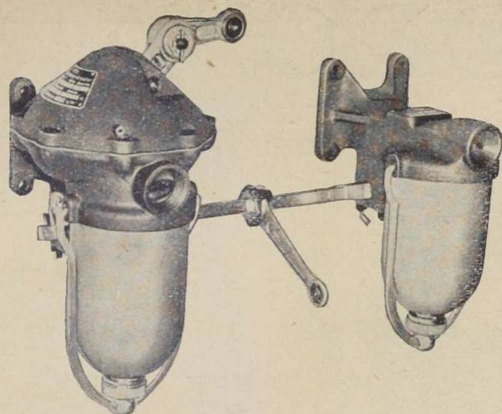
bel- és külföldi hirszolgálata gyors, pontos, megbizható

A m. kir. Dohányjövedék az idén is meglepetéssel szolgál a Nemzetközi Vásár látogatóinak: uj izléses köntösbe öltöztette népszerü gyártmányát, a természeténél fogva igen könnyü Sport-cigarettát. Ragyogó napsütésben önkéntelenül is a szépség, az egészség, a sport jut eszünkbe s csak természetes, hogy ilyenkor egy pompás, finom Sport szivarkára gyujtunk rá.
NIKOTEX-MINŐSÉGBEN IS KAPHATÓ.

F*AG golyóscsapágyak



HESZ ÉS TÁRSA Budapest, VIII, Práter-u. 19



SULYCSÖKKENÉS

BIZTONSÁGNÖVELÉS



A konstruktőr és pilóta munkáját könnyitik meg a mi

REPÜLŐGÉPFELSZERELÉSI CIKKEINK

DEUTSCHE BENZINUHREN,
G. m. b. H. BERLIN, SW. 29.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS ELEKTROMOS MŰVEI

BEMUTATÓ HELYISÉGEIBEN:

V., Honvéd-u. 22. II., Margit-körut 15. VIII., Baross-tér 2.

készséggel szolgálnak tanáccsal:

Villamos készülékek vásárlása ügyében, épitkezésnél, átalakitásoknál a villamos vezetékek szereltetésére vonatkozólag.
Világitási berendezések készitésére, javitására.

Felvilágositást adnak a villamos készülékek fogyasztásáról, használatáról.

Villamos tüzhelyek,
kettős főzőlapok,
forróviztárolók,
háztartási hűtőszekrények

RÉSZLETFIZETÉSRE VÁSÁROLHATÓK!

Bemutatók nyitva: télen d. e. 8-tól 2 óráig, nyáron d. e. 8-tól 3 óráig és d. u. 4-től 6 óráig.

V., HONVÉD-U. 22. SZ. ALATT ISMERTETŐ ELŐADÁSOK

a villamos főzésről,
a villamoskészülékekről,
a jó világitásról.

IPARI LAKKOK GYÁRA R.-T.

Célja és rendeltetése:
a magyar iparnak a legtökéletesebbet nyujtani.

X., KORPONAI-UTCA 16/17

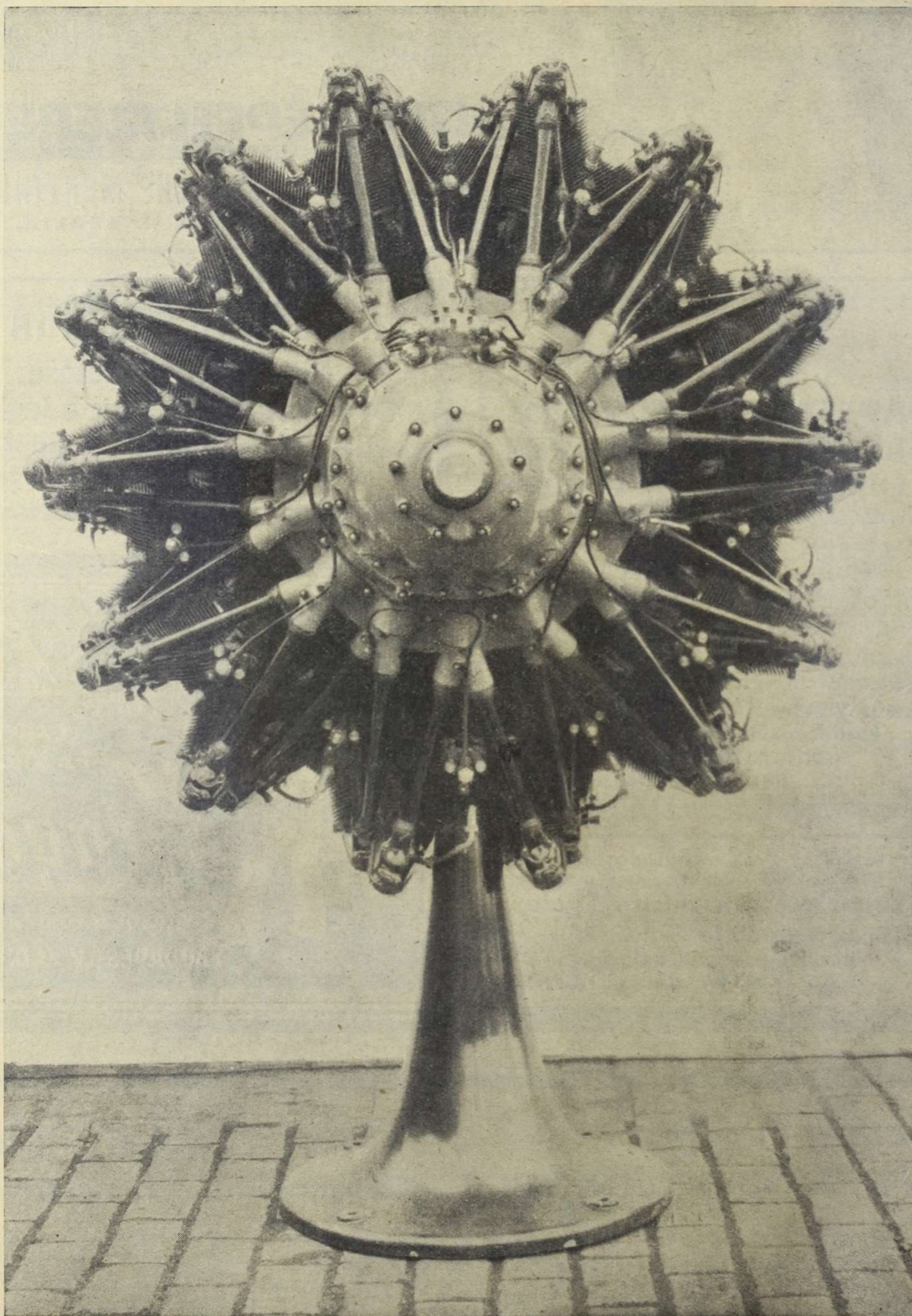


Vegyünk csokoládét

Dreher

Együnk kekszet

REPÜLŐMOTORGYÁR



CSEPEL